Die Planfeststellung für Eisenbahnbauten und ihre Wirkung gegenüber der Zuständigkeit der Baupolizei in Preussen Betrachtet für die Zeit seit der Reichsgründung

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Juristischen Doktorwürde

bei der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von dem

Referendar **Norbert Thienel** in Neisse

Breslau 1932

Druck von Anton Schreiber, Breslau

Gedruckt mit Genehmigung
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität zu Breslau

Berichterstatter: Geheimrat Professor Dr. Helfritz

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinem Vater gewidmet

Inhaltsverzeichnis

Literaturverzeichnis III
Verzeichnis der gebrauchten Abkürzungen V

I. Teil. Allgemeines 1
I. Eisenbahn- und Eisenbahnbaurecht 1
II. Baupolizeirecht und Baupolizei 3
III. Das Verhältnis zwischen Eisenbahnbaurecht und Baupolizeirecht 5
IV. Die Planfeststellung im Allgemeinen 5

II. Teil. Die Planfeststellung für Eisenbahnbauten und ihre Wirkung gegenüber der Zuständigkeit der Baupolizei in Preußen. Betrachtet für die Zeit seit der Reichsgründung 8
1. Abschnitt. Der Rechtszustand von 1871 — 1919.
A) Das preußische Eisenbahngesetz. Grundsätzliches dazu. 8
B) Die Planfeststellung 9
C) Die Wirkung der Planfeststellung gegenüber der Zuständigkeit der Baupolizei 10
I. Der Baukonsens 11
II. Baupolizeiliche Sondergesetze. 14
1. Ansiedlungsgesetz 14
2. Feld- und Forstpolizeigesetz 15
3. Fluchtliniengesetz 16
4. Verunstaltungsgesetz 16
5. Wassergesetz 17
6. Gesetz zur Erhaltung des Baumbestandes 17
2. Abschnitt. Der Rechtszustand von 1919 bis zur Gegenwart 18
A) Allgemeines 18
B) Das Planfeststellungsrecht 21
I. Die Eisenbahnhoheit des Reiches 21

II. Das Planfeststellungsverfahren 22
1. Der Bau oder die Veränderung von Reichseisenbahnanlagen 23
a) Reichseisenbahnanlagen 23
b) Der Geschäftsbereich der Landespolizei 25
c) Die „Anhörung“ 26
2. Der Bau neuer Reichsbahnstrecken 29
C) Baupolizei und Reichsbahnbauten 30
I. Die Streitfrage zwischen der Reichsbahn und Preußen . . 31
1. Der preußische Standpunkt 31
2. Der Standpunkt der Reichsbahn 33
II. Würdigung 34
1. Erläuterung der Gesetzesbestimmungen 35
a) Artikel 94 R. V. 35
b) § 37 des Reichsbahngesetzes 38
2. Das Ergebnis 40
Zusammenfassung 44

Anhang: Gesetzestexte 45
§ 4 Eis. Ges. 45
Art. 94 R. V. 45
§ 12 Staatsvertr. 45
§ 37 R. Bahn G. 46
§ 37 Abs. 2 N. R. Bahn G. 46
§ 1 D pr. Einheitsbauordnung 47
§ 4 c „ „ 47

Literatur-Verzeichnis

Anschütz: Die Verfassung des Deutschen Reiches. 32. und 33. Tausend. 1929.

Baltz-Fischer: Preußisches Baupolizeirecht. 5. Aufl., 1926.

Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz), Reichstagsdrucksache 1920/24, Nr. 452, S. 14 ff.

Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Aenderung des Reichsbahngesetzes, Reichstagsdrucksache Nr. 1622/1928, S. 21 ff.

Berger: Die Bauordnung vom 20. 5. 1926 und andere baurechtliche Bestimmungen für Breslau.

Bitter: Handwörterbuch des preußischen Verwaltungsrechts. 3. Aufl., 1928.

Calmberg: „Baupolizei und Reichsbahngesellschaft" im Preuß. Verwaltungsblatt, Band 50, S. 745.

Eger: Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts. 1889.

Derselbe: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen. Verlag I. U. Kern, Breslau.

Friedrichs — v. Strauß und Torney — Saß: Straßen- und Baufluchtliniengesetz nebst Wohnungsgesetz. 6. Aufl., 1920.

Fritsch: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung. 2. Aufl., 1912.

Derselbe: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich und in Preußen. 3. Aufl., 1930.

Derselbe: Das deutsche Eisenbahnrecht. 2. ergänzte Aufl., 1928.

Giese: Die Verfassung des Deutschen Reiches. Taschenausgabe. 8. neubearbeitete Aufl., 1931.

Gleim: Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. 1. Band, das Eisenbahnbaurecht, 1893.

Hahn: Gesetz über staatliche Verwaltungsgebühren, vom 29. 9. 1923, 2. Aufl., 1925.

Hatschek: Lehrbuch des deutschen und preußischen Verwaltungsrechts, 5. und 6. verbesserte Aufl., 1927.

Heine: Die preußischen Baupolizeigesetze. 1928.

Holtz-Kreutz-Schlegelberger: Das preußische Wassergesetz. Handausgabe, 3. Aufl.

Kittel: „Baupolizei und Reichsbahnbauten", in der Deutschen Juristenzeitung 1926, S. 479 ff.

Laband: Deutsches Staatsrecht. 4. Aufl.

Lammers: „Die Reichsregierung als Trägerin des Verordnungsrechts", in der Juristischen Wochenschrift 1924, S. 1479 f.

Mayer: Deutsches Verwaltungsrecht. 2. u. 3. Aufl., 1924.

Poetzsch-Heffter: Handkommentar der Reichsverfassung. 3. Aufl., 1928.

Sarter-Kittel: Die deutsche Reichsbahngesellschaft. 2. vollständig neubearbeitete und erweiterte Auflage, 1927; 3. vollständig neubearbeitete Auflage, 1931.

Schulze: Das Gesetz über die deutsche Reichsbahn und die Gesellschaftssatzung vom 30. 8. 1924. 1924.

Schmelter: Der § 37 des Reichsbahngesetzes und die Baupolizeigenehmigung in Preußen. Rothschild, 1931.

Seydel: „Die landespolizeiliche Prüfung der Eisenbahnbaupläne", im Preuß. Verw.-Blatt 1914, S. 821.

Wever: „Baupolizei und Reichsbahngesellschaft", im Preuß. Verw.-Blatt, Band 50, Seiten 603 f., 745 f.

Verzeichnis der gebrauchten Abkürzungen

A. f. E.: Archiv für Eisenbahnwesen.

A. L. R.: Allgemeines Landrecht.

Arch. öff. R.: Archiv des öffentlichen Rechts.

a. R. V.: Alte Reichsverfassung von 1871.

Begr.: Amtliche Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die deutsche Reichsbahngesellschaft.

Begr. (Aend.): Amtliche Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Aenderung des Reichsbahngesetzes.

D. J. Z.: Deutsche Juristenzeitung.

E. E.: Egers Entscheidungen.

Eis. Ges.: Preußisches Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838 (G. S. 505)

Enteig. Ges.: Gesetz über Enteignung von Grundeigentum vom 11. 6. 1874 (G. S. 221).

G. S.: Preußische Gesetzsammlung Seite:

J. W.: Juristische Wochenschrift.

L. V. G.: Preußisches Landesverwaltungsgesetz.

M. Bl. i. V.: Ministerialblatt der inneren Verwaltung.

Min. Erl.: Ministerialerlaß.

N. R.-Bahn-G.: Reichsbahngesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. 3. 1930.

O. V.: Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts.

Pr. V. Bl.: Reichsverwaltungsblatt und Preußisches Verwaltungsblatt.

R.-Bahn-G.: Reichsbahngesetz.

R. G. Bl.: Reichsgesetzblatt Seite:

R. G. St.: Entscheidung des Reichsgerichts in Strafsachen.

R. G. Z.: Entscheidung des Reichsgerichts in Zivilsachen.

R. V.: Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 (R. G. Bl. 1338).

S.: Seite.

Staatsvertr.: Gesetz betr. den Staatsvertrag über den Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 13. 3. 1920 (R. G. Bl. I 773).

I. Teil: Allgemeines.

Das Recht der Planfeststellung ist ein Elementarbestandteil des Eisenbahnbaurechts. Dagegen gehört die Frage: Welche Wirkung die Planfeststellung gegenüber der Zuständigkeit der Baupolizei hat, einem Sachgebiet an, das sich sowohl dem Eisenbahnbau- wie dem Baupolizeirecht eingliedert. Diese Frage läßt sich daher sowohl von seiten des Eisenbahnbau- wie des Baupolizeirechts her mit dem entsprechend gleichen Ergebnis behandeln. Hier soll sie aufgrund des Eisenbahnbaurechts betrachtet werden.

I. Eisenbahn- und Eisenbahnbaurecht.

Das Eisenbahnbaurecht ist ein Teil des allgemeinen Rechts der Eisenbahn. Da die Eisenbahnen einmal einer der wichtigsten Faktoren des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens sind und andererseits fast ausschließlich im Staatseigentum stehen, so ist das Eisenbahnrecht in seinen Grundzügen in der jeweiligen Verfassung des Deutschen Reiches geregelt worden.

Die Verfassung des deutschen Kaiserreiches[1]) hat, ihrem föderalistischen Wesen entsprechend, die Regelung des Eisenbahnwesens fast ausschließlich den Bundesstaaten überlassen. Diese hatten das Eigentum an ihren Staatsbahnen und verwalteten sie selbständig. Sie waren nur unwesentlich aus Gründen des öffentlichen Interesses und der Einheitlichkeit hierin beschränkt[2]). Zwar bestimmte Art. 4, Ziffer 8 a. R. V., daß das Eisenbahnwesen der Beaufsichtigung des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliege. Auf Grund dieser Zuständigkeit hat das Reich auch eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen materiellen Inhalts erlassen[3]). Zum Erlasse eines allgemeinen

1) Verf. d. Deutschen Reiches v. 16. 4. 1871.

2) Art. 41—47 a. R. V.

3) Siehe dazu Fritsch, Eis. R., S. 20.

Eisenbahngesetzes kam es jedoch nicht. Das Reichseisenbahnamt hat wohl zwei Entwürfe eines Reichseisenbahngesetzes festgestellt, diese sind aber nicht Gesetz geworden [4]). Soweit das Reich aber von seiner gesetzgeberischen Zuständigkeit nicht Gebrauch machte, ist diese den Bundesstaaten verblieben. Diese konnten dann selbst entsprechende Gesetze erlassen, oder die bereits erlassenen behielten ihre Gültigkeit. So blieb in Preußen das preußische Eisenbahngesetz in Kraft [5]).

Auf Grund der neuen Reichsverfassung [6]) ist das Eisenbahnwesen Reichssache geworden. Die deutschen Staatsbahnen sind in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches übergegangen. Das Reich hat nach Art. 7, Ziff. 19 RV. die sogenannte konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für die Eisenbahnen.

Die grundlegenden reichsrechtlichen Vorschriften über das Eisenbahnwesen befinden sich in der Reichsverfassung [7]). Sodann sind in folgender Reihenfolge erlassen worden:

1. Das Gesetz betr. den Staatsvertrag über den Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 13. 3. 1920 (R. G. Bl. I 775).
2. Die Notverordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. 2. 1924.
3. Das Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924 nebst Gesellschaftssatzung und Reichsbahnpersonalgesetz vom gleichen Tage.
4. Das Gesetz zur Aenderung des Reichsbahngesetzes vom 13. 3. 1930.

Innerhalb des Eisenbahnrechts enthält das Eisenbahnbaurecht die Summe der Rechtsnormen, die den Bau von Eisenbahnanlagen regeln. Im einzelnen trifft das Preußische Eisenbahngesetz in §§ 4, 14, 22 baurechtliche Sonderbestimmungen, während das Reichsrecht in Art. 94 RV. und in § 37 R.-Bahn-G. sich damit befaßt.

---

4) Siehe dazu Laband III 105, Anm. 1.
5) v. 3. 11. 1838 (G. S. 505).
6) v. 11. 8. 1919.
7) Art. 89—96.

Der Eisenbahnbau, der an die vielseitigsten privaten und öffentlichen Interessen rührt, bringt dabei auch das Eisenbahnbaurecht mit dem Baupolizeirecht in Berührung.

II. Baupolizeirecht und Baupolizei.

„Das Baupolizeirecht umfaßt die Rechtsgrundsätze der öffentlichen Gewalt gegenüber den Bauenden wie den Bauten“ [8]).

Die Baupolizei ist der Träger des Baupolizeirechts. Sie ist in Preußen ein Zweig der allgemeinen Polizei. Ihrer Zuständigkeit liegt daher ursprünglich der § 10 II 17 A. L. R. zugrunde [9]), der durch § 14 des preußischen Polizeiverwaltungsgesetzes vom 1. 6. 1931 ersetzt worden ist.

Die Quellen des preußischen Baupolizeirechts liegen hauptsächlich in Polizeiverordnungen und Ortssatzungen (Bauordnungen).

Die Polizeiverordnungen werden regelmäßig vom Regierungspräsidenten für den Regierungsbezirk erlassen [10]), und zwar getrennt für das platte Land und die Städte. Die größeren (kreisfreien) Städte haben fast durchweg aufgrund der Ermächtigung des Art. 4, § 2, Absatz 3 des Wohnungsgesetzes vom 28. 3. 1918 [11]) örtliche Bauordnungen erlassen.

Um der Uneinheitlichkeit des Baupolizeirechts zu steuern, hat der Preußische Staatskommissar für das Wohnungswesen mit Erlaß vom 25. 4. 1919 — St. 6. 103 — den Entwurf einer Einheitsbauordnung [12]) herausgegeben, der bei Erlaß neuer Bauordnungen als gemeinsames Vorbild dienen sollte. Nachdem fast überall neue Bauordnungen auf grund dieses Musters erlassen sind, hat der Entwurf eine gewisse Allgemeingültigkeit erreicht.

Die Tätigkeit der Baupolizei umfaßt zunächst die Genehmigung der Baupläne (Baukonsens), sodann die Ueberwachung der Ausführung und die Abnahme des fertigen Baues und schließlich noch die Ueberwachung des ver-

---

8) Baltz-Fischer, a. a. O., S. 16.

9) Diese Vorschrift galt in ganz Preußen, auch dort, wo das A. L. R. nicht in Geltung war. O. V. 15, 434; 30, 213; 39, 396.

10) In Ostpreußen vom Oberpräsidenten für die ganze Provinz.

11) G. S. 23.

12) Abgedruckt bei Baltz-Fischer, a. a. O. S. 253.

kehrssicheren Zustandes fertiggestellter Bauten. Dieser Zuständigkeit der Baupolizei unterliegen grundsätzlich auch fiskalische Bauten. Bisweilen sieht jedoch das örtliche Baurecht für diese Erleichterungen vor, indem es fiskalische Bauten entweder von der förmlichen Genehmigung befreit[13]) oder deren Voraussetzungen erleichtert[14]). Auf die Anwendung dieser Vorschriften bei Eisenbahnbauten wird unten jeweils zurückgekommen.

Die Befugnisse der Baupolizei erstrecken sich hauptsächlich auf die Errichtung von Gebäuden (Hochbauten), während die Ausführung von Tiefbauten dem Eigentümer im allgemeinen freisteht.

Die Baupolizei wird in Preußen von der Ortspolizei als Auftragungsangelegenheit verwaltet.

Abgesehen von dieser allgemeinen Ermächtigung ist die Zuständigkeit der Baupolizei auch aufgrund einer Reihe von Sondergesetzen begründet:

Es sind dies:

1. Das Ansiedlungsgesetz vom $\frac{25.\ 8.\ 1876}{10.\ 8.\ 1904}$[15])
2. Das Feld- und Forstpolizeigesetz vom 1. 4. 1880 in der Fassung vom 21. 1. 1926[16]).
3. Das Fluchtliniengesetz vom $\frac{2.\ 7.\ 1875\ \text{G. S. } 576.}{28.\ 3.\ 1918\quad\quad 23}$
4. Das Verunstaltungsgesetz vom 15. 7. 1907[17]).
5. Das Wassergesetz vom 7. 4. 1913[18]).
6. Das Gesetz zur Erhaltung des Baumbestandes usw. vom 29. 7. 1922[19]).

Soweit eine Zuständigkeit der Baupolizei auf reichsrechtlicher Grundlage geschaffen ist, wird sie im allgemeinen für den Eisenbahnbau nicht von Bedeutung.

---

13) Z. B. § 12 der Baupolizeiverordnung für die Stadt Breslau v. 19. 5. 1908.

14) Vgl. § 1 D der Einheitsbauordnung.

15) G. S. 227.

16) G. S. 83.

17) G. S. 260.

18) G. S. 53.

19) G. S. 213.

III. Das Verhältnis zwischen Eisenbahnbaurecht und Baupolizeirecht.

Die Beziehung dieser beiden Rechtsgebiete zueinander ist folgende:

Eisenbahnbauten sind schlechthin und ursprünglich Bauten wie alle anderen und unterliegen als solche dem Baupolizeirecht. Demgegenüber hat das Eisenbahnbaurecht in Gesetz und Rechtsprechung Grundsätze entwickelt, nach denen die Abwendbarkeit der Vorschriften des Baupolizeirechts auf den Bau von Eisenbahnanlagen eingeschränkt wird. Davon wird unten im einzelnen die Rede sein.

Die beiden Rechtsgebiete verhalten sich zueinander wie die Regel zur Ausnahme. Grundsätzlich gilt das Baupolizeirecht. Soweit jedoch das Eisenbahnbaurecht Sonderbestimmungen trifft, wird die Anwendbarkeit des Baupolizeirechts ausgeschlossen. Wenn es also gilt, die Stellung der preußischen Baupolizei gegenüber dem Bau von Eisenbahnanlagen zu umreißen, so heißt das, um das obige Bild von Regel und Ausnahme wieder zu gebrauchen, demnach: Es ist festzustellen, wieweit bei Eisenbahnbauten die Regel gilt. Eine Regel findet soweit Anwendung, als sie nicht durch Ausnahmen ausgeschlossen wird. Man wird also die Anwendbarkeit der Regel am besten dadurch erkennen, daß man die Gegebenheit und den Umfang etwaiger Ausnahmen prüft.

Demnach wird hier nicht grundsätzlich auf das Baupolizeirecht einzugehen sein, sondern in der Hauptsache das Eisenbahnbaurecht den Gegenstand der Betrachtung bilden. Denn nach dem oben Gesagten wird von selbst die Geltung der Regel feststehen, soweit sich die Gegebenheit der Ausnahme nicht nachweisen läßt.

IV. Die Planfeststellung im Allgemeinen.

Ebenso, wie für fast jede Anlage vor Baubeginn ein Plan hergestellt werden muß, der Lage, Größenverhältnisse, Baustoffe usw. genau angibt, so ist das auch für Eisenbahnbauten erforderlich. Während aber bei Bauten im allgemeinen der Kreis der berührten öffentlichen Interessen von dem Zuständigkeitsgebiet der Baupolizei begrenzt wird, erstreckt sich der Eisenbahnbau auch auf das Interessen-

gebiet der verschiedensten anderen Verwaltungszweige, z. B. der Post-, Zoll-, Wasserstraßen- und Militärverwaltung.

Wenn nun der Eisenbahnunternehmer, den bei Erlaß des Preußischen Eisenbahngesetzes im Jahre 1838 bei weitem nicht immer der Staat darstellte, sich mit jedem der berührten Interessen selbst auseinandersetzen müßte, würde unter Umständen nie ein Ausgleich stattfinden und der Bahnbau unterbleiben. Deshalb hat schon das Preußische Eisenbahngesetz in § 4 für Eisenbahnen ein besonderes Verfahren zur Prüfung der Baupläne angeordnet, die Planfeststellung. Deren Sinn ist es, gegenüber der Vielheit der vom Bahnbau berührten privaten und öffentlichen Interessen die des Eisenbahnbaues durch eine einheitliche Willensbildung über den gesamten Streitstoff zu gewährleisten.

Ihrem rechtlichen Charakter nach ist die Planfeststellung ein Verwaltungsakt, der auf eisenbahnrechtlicher Grundlage im Einzelfall zwischen den sich berührenden und einander widerstreitenden privaten und öffentlichen Interessen Recht schafft. Er ist seiner Wirkung nach eine Verfügung. Man spricht hier auch von einem rechtsschöpferischen Verwaltungsakt oder einem Rechtsgeschäft der Verwaltung [20]). Die von Hatschek weiter vorgenommene Einteilung der Verfügungen nach ihrer Wirkung ist größtenteils nur für die Veranschaulichung von Wert [21]). Mayer gebraucht hier die Bezeichnung „Rechtsgestaltender Verwaltungsakt“ [22]) [23]).

Die Planfeststellung enthält die endgültige und rechtswirksame Bestimmung über die Gestalt der künftigen Anlage. Darin liegen zwei verschiedene Wirkungen, eine gegen und eine für den Eisenbahnunternehmer.

Die Planfeststellung wirkt gegen ihn, d. h.: Der Bau ist so, wie im Plan festgestellt, und nicht anders auszuführen. Es darf also nicht nur so gebaut werden, sondern es muß so gebaut werden [24]). Aenderungen des festgestellten Planes sind nur durch erneute Planfeststellung zu erreichen [25]).

---

20) Hatscheck a. a. O. S. 7.
21) Hatscheck a. a. O. S. 7.
22) Mayer, a. a. O. VI Bd. 1 S. 93.
23) Vgl. Schmelter a. a. O. S. 16 f.

Die Frage, ob dagegen nach erfolgter Planfeststellung überhaupt gebaut werden muß, die von Gleim[26]) bejaht wird, erscheint Schmelter[27]) mit Recht nicht zweifelsfrei. So können Geldmangel oder ein völliger Umschwung der dem Bahnbau zugrunde liegenden wirtschaftlichen Verhältnisse, z. B. aussichtsloser Konkurrenzkampf, den Bau undurchführbar machen. Die Ausführung des Bahnbaues nur zum Teil jedoch erscheint mir im Widerspruch zu dem oben angeführten Grundsatz zu sein, wonach der festgestellte Plan ein einheitliches Ganzes ist. M. E. wird man es hier auf das Verkehrsinteresse abstellen müssen, das zu den leitenden Grundsätzen der Planfeststellung gehört. Danach wäre es unzulässlich, wenn der Eisenbahnunternehmer willkürlich eine Teilstrecke ausbaute und dieser Bau im offenen Widerspruch zum Verkehrsinteresse stände. Anders wäre es, wenn der Bau dieser Teilstrecke dem Verkehrsinteresse förderlich wäre.

Die Wirkung für den Eisenbahnunternehmer äußert sich darin, daß die Planfeststellung

> „Eine Bindung weiter Interessentenkreise in sich schließt und die Wahrnehmung anderer Staatshoheitsrechte gewissermaßen in sich aufsaugt“ [28]).

So greift die Planfeststellung in die verschiedensten polizeilichen Interessen ein, die sie unter Ausschluß der sonstigen Zuständigkeit abschließend regelt. Das baupolizeiliche Interesse, von dem allein hier die Rede ist, steht unten [29]) zur Behandlung.

Der Begriff der Planfeststellung besteht außer im Eisenbahnbaurecht auch noch im Enteignungsrecht. Auf das Verhältnis beider Begriffe zueinander wird unten [30]) jeweils zurückgekommen.

---

24) Sarter-Kittel a. a. O. S. 238 II.
25) desgl.
26) a. a. O. S. 368.
27) a. a. O. S. 17.
28) Fritsch, Eis. Recht a. a. O. S. 100.
29) S. 10 ff; 30 ff.
30) S. 9; 30.

II. Teil: Die Planfeststellung für Eisenbahnbauten und ihre Wirkung gegenüber der Zuständigkeit der Baupolizei in Preußen. Betrachtet für die Zeit seit der Reichsgründung.

1. Abschnitt: Der Rechtszustand von 1871 bis 1919.

Das Eisenbahnbaurecht bestimmte sich in Preußen, wie schon ausgeführt, bis zum Erlaß der neuen Reichsverfassung nach dem Preußischen Eisenbahngesetz.

A. Das Preußische Eisenbahngesetz. Grundsätzliches dazu.

Jedes Gesetz hat bestimmte tatsächliche Verhältnisse zur Grundlage. So wird ein Eisenbahngesetz sich auf das bei seinem Erlaß herrschende Eisenbahnwesen stützen und darin auch seine Erklärung finden. Das Preußische Eisenbahngesetz vom Jahre 1838 sieht die Eisenbahn in ihrem primitivsten Zustande. Es stellt sie etwa einer öffentlichen Straße gleich. Als Unternehmer waren private Gesellschaften vorgesehen.

Von dieser Entwicklungsstufe her bildet sich die Eisenbahn sowohl in technischer Hinsicht wie auch in wirtschaftlicher Bedeutung zu einem Transportunternehmen aus, das mit der Eisenbahn von 1838 nicht mehr vergleichbar ist. Ferner ging vom Jahre 1849 ab der Staat daran, die Eisenbahnen zu erwerben und sie auch selbst zu betreiben. Es bildete sich auch in Preußen das sogenannte Staatsbahnsystem heraus.

Der Umstand, daß die Eisenbahnbehörden damit Staatsbehörden geworden waren, spielte bei ihren Auseinandersetzungen mit der Baupolizei eine Rolle [1]).

Ferner sind die Gesichtspunkte der Fortentwicklung und der Verstaatlichung bedeutsam für die Erwägung, ob das Gesetz von 1838 den veränderten Verhältnissen noch gerecht werden konnte. Darauf wird noch zurückzukommen sein [2]). Die Bahnen, deren Rechtsverhältnisse im preußischen Eisenbahngesetz geregelt waren, werden schlechthin „Eisenbahnen“ genannt. Dieser Begriff umfaßt alle Bahnen

1) Vgl. unten S. 11.
2) Vgl. unten S. 13.

des öffentlichen Verkehrs, soweit sie nicht als „Kleinbahnen“ dem preußischen Kleinbahngesetz vom 28. 7. 1892 (G. S. 225) unterliegen.

B. Die Planfeststellung.

Die Planfeststellung für Eisenbahnen ist in § 4 des Eis. Ges. geregelt[3]). Sie ist ein Hoheitsrecht des Staates[4]) [5]). Dieses wirkt für die Dauer des Eisenbahnbetriebes fort. Die aus ihm sich ergebende Zuständigkeit für die Planfeststellung besteht also auch für spätere Aenderungen der Eisenbahnanlage[6]). Die Planfeststellung wird von Gleim[7]) begriffsbestimmt als die dem Minister übertragene

> „rechtswirksame Bestimmung über die Lage, die Gestaltung und Beschaffenheit der Bahnanlagen selbst in allen ihren Bestandteilen sowie über die Frage, inwieweit es zugunsten der durch die Eisenbahnunternehmung in Mitleidenschaft gezogenen öffentlichen und privaten Unternehmungen der Herstellung besonderer Anlagen (Nebenanlagen) bedarf, wo und wie dieselben auszuführen sind.“

Die nach § 4 Eis. Ges. festgestellten Pläne sind im Enteignungsverfahren änderbar. Sofern nämlich dort eine Planfeststellung nach § 18 Enteign. Ges. stattfindet, können die nach § 4 Eis. Ges. festgestellten Pläne auf den Antrag der Beteiligten noch geändert werden. Die Planfeststellung nach § 4 Eis. Ges. wird deshalb gegenüber der des § 18 Enteign.-Ges. als „vorläufige“ bezeichnet. Im übrigen ist die Planfeststellung endgültig. Sie ist durch Rechtsmittel im Verwaltungswege nicht anfechtbar[8]). Als polizeiliche Verfügung i. S. des Gesetzes vom 11. 5. 1842[9]) ist sie auch im ordentlichen Rechtswege nicht anzufechten[10]).

---

3) Text s. Anhang.

4) Vgl. Gleim a. a. O. S. 54 ff.

5) Ueber seine Besonderheit von dem Hoheitsrecht der Aufsicht s. Fritsch Eis. R. S. 100.

6) Fritsch Eis. Ges. Gebg. 1912 S. 14.

7) a. a. O. S. 343.

8) Fritsch Eis. Ges. Gebg. 1912 S. 13 u.

9) G. S. 192.

10) Fritsch Eis. Ges. Gebg. 1912 S. 13 u.; Sarter-Kittel a. a. O. S. 239, b.

Das Verfahren der Planfeststellung besteht zunächst in der Anfertigung des Planes. Diese bezweckt die völlige Klärung der von dem Plane berührten Interessen bis zu dem Grade, daß der Minister die Prüfung vom Standpunkte der verkehrs- und eisenbahntechnischen Interessen ohne weitere Erhebungen vornehmen kann[11]).

Der Auseinandersetzung mit den übrigen Interessen, hauptsächlich den polizeilichen und privaten, dient die landespolizeiliche Prüfung[12]). Sie bezweckt den Schutz

1. der privaten Anlieger,

2. der öffentlichen (polizeilichen) Interessen

gegen Nachteile und Gefahren, die durch den Eisenbahnbau im Einzelfalle entstehen[13]). Zuständig dafür ist der Regierungspräsident als Landespolizeibehörde. Das Verfahren wird auf Antrag der Eisenbahn eingeleitet. Diese wirkt im Verfahren mit. Die landespolizeiliche Prüfung bezweckt jedoch lediglich die Vorbereitung der Planfeststellung.

Bei der Vornahme dieser ist an die Stelle des nach § 4 Eis. Ges. zuständigen Handelsministers später der Minister der öffentlichen Arbeiten getreten[14]). Nach Auflösung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten hat jedoch der Minister für Handel und Gewerbe die Zuständigkeit wiedererlangt[15]).

C. Die Wirkung der Planfeststellung gegenüber der Zuständigkeit der Baupolizei.

Die Berührungsmöglichkeiten zwischen der Zuständigkeit der Baupolizei und dem Bahnbau sind entsprechend der Ausdehnung des Baupolizeiwesens äußerst zahlreich. Man wird dabei die Tätigkeit der eigentlichen, allgemeinen Baupolizei (Baukonsens) von der auf Grund von Sondergesetzen trennen müssen.

---

11) Fritsch, Eis. R. S. 147.
12) Näheres darüber s. bei Gleim, a. a. O. S. 353.
13) Seydel, a. a. O. S. 821 f.
14) Allerh. Erl. vom 7. 8. 1878 (G. S. von 1879, S. 25).
15) Gesetz v. 15. 8. 1921 (G. S. 487).

I. Der Baukonsens.

Die Baupolizeibehörden haben das Recht der Genehmigung seinerzeit für zahlreiche Anlagen der Eisenbahnen in Anspruch genommen. Vor allem handelte es sich hierbei um die Hochbauten, weiterhin aber auch um Anlagen des Bahnkörpers wie Brücken, Viadukte, Gräben, Einfriedigungsanlagen usw.

Demgegenüber beriefen sich die Eisenbahnbehörden auf § 4 Eis. Ges. und weiterhin auch darauf, daß die Eisenbahnbauten Staatsbauten seien und von Staatsbeamten geleitet würden [16]). Sie folgerten daraus, daß die staatlichen Interessen der Baupolizei dadurch hinreichend geschützt wären.

Das von den streitenden Parteien angerufene Oberverwaltungsgericht hat die Streitfrage geklärt:

Danach wird beim Bau einer Eisenbahnanlage die polizeiliche Bauerlaubnis durch die Planfeststellung ersetzt [17]). Zur Eisenbahnanlage rechnet dabei in erster Linie der Bahnkörper einschließlich der gesamten Gleis- und sonstigen Anlagen wie Brücken (und zwar sowohl Ueber- wie Unterführungen) [18]), Viadukte und sonstige in denselben fallenden Bauwerke [19]). Weiter gehören dazu die gesamten Anlagen der Eisenbahnhöfe [20]). Ferner auch die Anlagen, die zum Schutze des Bahnkörpers und zum Schutze und zur Ausführung des Betriebes nötig sind, wie Seitengräben, Schneeschutzanlagen, Einfriedigungen, Wasserstationen, Blockstationen. Schließlich auch Hilfsanlagen, die nicht unmittelbar dem Betriebe dienen, wie Werkstätten, Gasanstalten, Beamtenwohnhäuser [21]) [22]). Es soll also überall da, wo es sich um die Interessen der Eisenbahnanlage als besonderer, eigengearteter Transportanlage handelt, die Einwirkung der Ortspolizeibehörde in Handhabung des ört-

---

16) Vgl. E. E. 17, 274; O. V. 68, 447.

17) A. f. E. 1880, 127.

18) A. f. E. 1916, 416.

19) A. f. E. 1915, 711 ff.

20) O. V. 5, 342; A. f. E. 1880, S. 128.

21) Fritsch, Eis. Ges. Gebg. 1912, S. 13; R. G. Z. 107, Anhang S. 4 f.

22) Beamtenwohnhäuser jedoch nur, wenn sie mit der Eisenbahnanlage im unmittelbaren Zusammenhang stehen und, wenn auch nur als Hilfsanlagen, hauptsächlich dem Betriebe dienen.

lichen Baurechts ausgeschlossen werden. In der im A. f. E. 1915, Seite 711 ff. abgedrucken Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, in der die einschlägige Rechtsprechung des Gerichts zusammengefaßt wird[23]), heißt es dazu, daß beim Bau von Eisenbahnanlagen

> „die wirtschaftlichen und bahnpolizeilichen Sicherheitsinteressen von so vorwiegender Bedeutung sind, daß hierüber dem mit der Wahrung dieser Interessen betrauten Staatsorgan, d. h. dem Minister der öffentlichen Arbeiten, unbedingt die letzte Entscheidung zustehen muß[24]). Die Ortspolizeibehörden würden in der Regel auch gar nicht in der Lage sein, die für die baupolizeiliche Genehmigung dieser Anlage in Betracht kommenden Fragen technischer Natur sachgemäß zu beurteilen. Demnach kann § 4 Eis Ges. nicht dahin ausgelegt werden, daß der Gesetzgeber die Unterwerfung des Bahnkörpers mit den dazugehörigen Anlagen unter die Bestimmungen des örtlichen Baupolizeirechts über die Genehmigung von Bauten durch die Ortspolizeibehörde zugelassen habe".

Für „Eisenbahnanlagen" findet auch ein besonderes Abnahmeverfahren nach § 22 Eis. Ges. statt.

Wenn also im allgemeinen für Eisenbahnanlagen die baupolizeiliche Genehmigung durch die Planfeststellung als gedeckt anzusehen ist, so gilt jedoch nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für die Anlagen, die als Hochbauten auszuführen sind, eine Ausnahme. Hinsichtlich der technischen Ausführung der Hochbauten werden die Befugnisse der Baupolizei nicht eingeschränkt[25]). Die Zuständigkeit der Baupolizei umfaßt hier zunächst die Prüfung der von der Eisenbahn einzureichenden Baupläne. Werden dabei die im baupolizeilichen Interesse zu stellenden Anforderungen als erfüllt erachtet, so wird die Genehmigung (Baukonsens) erteilt. Gegen die Versagung der Genehmigung steht der Eisenbahn nur der Rechtsmittelweg nach

---

23) O. V. 5, 324; 23, 369 ff.; 24, 222 ff; 32, 341 ff; 42, 215; 43, 227.

24) Gleim, a. a. O. S. 147.

25) O. V. 5, 324; E. E. 17, 274; 24, 150; Fritsch, Eis. Ges. Gebg. 1930, S. 72, Anm. III.

§§ 127 L.V.G. offen[26]). Außer dem Genehmigungsverfahren unterliegen Hochbauten dann auch noch dem baupolizeilichen Abnahmeverfahren[27]).

Wenn aber das örtliche Baupolizeirecht für fiskalische Bauten erleichternde Sonderbestimmungen trifft[28]), so finden diese auch auf staatliche Eisenbahnbauten Anwendung[29]). Es kann also dann eine Einschränkung der gewöhnlichen baupolizeilichen Befugnisse eintreten.

Die Zuständigkeit der Baupolizei bei Hochbauten erstreckt sich jedoch nicht auf ihre Belegenheit in der Gesamtanlage[30]). Das ergibt sich daraus, daß die Belegenheit der einzelnen Teile in dem festgestellten Plane enthalten ist. Auf diesen hat die Baupolizei keinen Einfluß[31]).

Soweit der Rechtszustand auf dem Gebiete des allgemeinen Baupolizeirechts bis 1919. Daran sei noch folgende grundsätzliche Erörterung geknüpft:

In den Streitigkeiten über die Genehmigungspflicht von Hochbauten der Eisenbahnverwaltung ist von dieser der Gesichtspunkt aufgeworfen worden, ihre Bauten seien deshalb genehmigungsfrei, weil sie Staatsbauten seien[32]). Das Oberverwaltungsgericht ist seiner Zeit dieser Ansicht nicht gefolgt, weil sie ihm mit „Motiven und ganzer Tendenz des § 4 Eis. Ges.“[33]) nicht vereinbar erschien.

Dieser Begründung gegenüber muß wieder auf die oben[34]) erwähnten Gesichtspunkte hingewiesen werden, die erkennen lassen, daß das Eisenbahngesetz gegenüber dem Entwicklungsstand in der Zeit von 1871 bis 1919 schon veraltet war und den veränderten Verhältnissen nicht mehr in jeder Hinsicht gerecht wurde. Dieser Hinweis erhält Nachdruck durch folgende Gegenüberstellung:

Das Eisenbahngesetz und die darauf beruhende Rechtsprechung tragen den Staatsbauten noch gar keine be-

---

26) Fritsch, Eis. Recht, S. 127.
27) O. V. v. 26. 6. 1900 in E. E. 17, 274.
28) Vgl. oben S. 4.
29) Fritsch, Eis. Recht, S. 127.
30) Wie 29).
31) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 236.
32) Vgl. E. E. 17, 274; O. V. 5, 324; ferner oben S. 11.
33) O. V. 5, 324.

sondere Rechnung und schreiben uneingeschränkte Genehmigungspflicht vor. Das Baupolizeirecht jedoch trifft, wie schon erwähnt, vielfach für fiskalische Bauten erleichternde Sonderbestimmungen. Dieses Recht macht also hier von der ihm auf grund von § 4 Eis. Ges. zustehenden Macht nicht mehr vollen Gebrauch. Die fraglichen Bestimmungen des Baupolizeirechts sind viel jünger als das Eisenbahngesetz und beruhen auf den Anforderungen, die diese neuere Zeit an die Bausicherheit stellte. Wenn sie fiskalischen Bauten eine Ausnahmestellung gewähren, so liegt der Anlaß dazu wohl grundsätzlich darin, daß die Baupolizei sich auf die Wahrung der im öffentlichen Interesse erforderlichen Bausicherheit durch die bauausführenden Behörden verläßt. Das ist deshalb möglich, weil diese Behörden über fachlich ebenso ausgebildete Beamte verfügen wie die Baupolizei. Diese Voraussetzung ist auch von seiten der Eisenbahnverwaltung erfüllt, somit eine Gewähr für ordnungsmäßige Ausführung der Hochbauten vorhanden.

Abgesehen davon war es ja das Ziel der landespolizeilichen Prüfung, u. a. die öffentlichen Interessen gegen Nachteile durch den Bahnbau zu schützen. Bei diesen Interessen konnten auch die der Orts- und Baupolizei wahrgenommen werden[35]).

Diesen Gesichtspunkten wurde das Eisenbahngesetz nicht gerecht. Insoweit war es von der Praxis überholt.

II. Baupolizeiliche Sondergesetze.

Abgesehen vom Baukonsens wird durch den Eisenbahnbau die Zuständigkeit der Baupolizei auf grund einer Reihe von Sondergesetzen berührt. Die in Betracht kommenden Gesetze sind folgende:

1. Das Gesetz betreffend die Gründung neuer Ansiedlungen in den Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen, Westfalen vom
   25. 8. 1876 (G. S. 405)
   10. 8. 1904 (G. S. 227)
   nebst Ausführungsanweisung vom 28. 12. 1904[36]).

34) Vgl. oben S. 11 f.

35) Seydel, a. a. O.; Sarter-Kittel, a. a. O. S. 109, Anm. 1.

36) Vgl. Fritsch, Eis. Ges. Gebg. 1912, S. 13; Derselbe, Eis. Recht. S. 128 f.; Gleim, a. a. O. S. 372.

Das gleiche Gesetz ist erlassen für die Provinzen:
Hannover, vom 4. 7. 1887 (G. S. 324),
Schleswig-Holstein, vom 13. 6. 1888 (G. S. 243),
Hessen-Nassau, vom 11. 6. 1890 (G. S. 173),
Rheinprovinz, vom 18. 12. 1923 (G. S. 555).

Längs der Eisenbahnstrecken werden aus Betriebsgründen zahlreiche Wohnhäuser (Bahnwärterhäuser) errichtet, die außerhalb einer im Zusammenhang gebauten Ortschaft, auf freiem Felde stehen. Die Bauerlaubnis für solche Häuser (s. o.) darf erst erteilt werden, wenn vom Kreisausschuß bzw. in Stadtkreisen von der Ortspolizeibehörde die Ansiedlungsgenehmigung erteilt ist. § 1 a. a. O. bestimmt, daß diese Genehmigung bei mangelnder Zugänglichkeit des Baugrundstückes durch einen jederzeit offenen Weg versagt werden soll. Das Oberverwaltungsgericht hat entschieden[37]), daß die Ansiedlungsgenehmigung durch die Planfeststellung nicht ersetzt wird,

„da in § 13 des Gesetzes, welcher allgemein die Einholung einer solchen Genehmigung für alle außerhalb einer im Zusammenhang gebauten Ortschaft zu errichtenden Wohngebäude verordnet, eine Ausnahme für die zu Eisenbahnzwecken bestimmten Gebäude nicht vorgesehen ist".

Der in § 1 geforderten Zugänglichkeit ist jedoch genügt, wenn ein Privatweg der Eisenbahnverwaltung vorhanden ist. Ein Versagungsgrund liegt auch nicht schon in der Möglichkeit, daß die Eisenbahnverwaltung einen Bahnwärter in das Haus setzt, der Feld- und Forstpolizeikontraventionen begeht[38]).

2. Feld- und Forstpolizeigesetz vom
1. 4. 1880 (G. S. 230)
21. 1. 1926 (G. S. 83)

Nach §§ 47 ff. (43 ff.) ist zur Errichtung einer Feuerstelle in unmittelbarer Nähe größerer Waldungen die Genehmigung der Ortspolizei bzw. des Landrates erforderlich. Vor deren Beibringung darf seitens der Baupolizei der Baukonsens nicht erteilt werden. Auch die feuerpolizeiliche Genehmigung wird durch die Planfeststellung nicht gedeckt.

37) O. V. 5, 392.
38) Fritsch, Eis. Recht, S. 129.

3. Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. 7. 1875 (G. S. 561)
28. 3. 1918 (G. S. 23)
(Fluchtliniengesetz) [39]).

Nach § 1 des Gesetzes hat der Gemeindevorstand mit Zustimmung der Ortspolizeibehörde (Baupolizei) Fluchtlinien für die Anlegung von Straßen und Plätzen festzusetzen. Wenn nun irgendein Bahnbau in das bestehende Fluchtliniennetz sich nicht fügte, bedürfte es einer Aenderung der Fluchtlinien im Wege des § 10 des Gesetzes, für die gleichfalls die obigen Stellen zuständig wären. Dieses Verfahren findet jedoch nach übereinstimmender Meinung von Literatur [39]) und Praxis [40]) keine Anwendung. Bestehende Fluchtlinienpläne werden durch die Planfeststellung außer Kraft gesetzt, soweit sie mit den dort festgestellten Plänen in Widerspruch stehen.

§ 6 des Gesetzes überträgt den Ortspolizeibehörden die Sorge dafür, daß u. a. die Eisenbahnbehörden zur Wahrung ihrer Interessen rechtzeitig von der beabsichtigten Planfestsetzung, in deren Gebiet Eisenbahnen oder Bahnhöfe fallen, in Kenntnis zu setzen sind. Durch die Festsetzung eines Bebauungsplanes kann nämlich Grund und Boden als Bauplatz eine Preissteigerung erfahren. Auf diese Weise können dem Bahnbau finanzielle, und soweit Bauten schon ausgeführt sind, technische Schwierigkeiten entstehen. Bei rechtzeitiger Wahrung der Eisenbahninteressen lassen sich diese praktischen Hindernisse vermeiden.

4. Gesetz gegen die Verunstaltung von Orten und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. 7. 1907 (G. S. 260) nebst Anweisung zur Ausführung des Gesetzes vom 4. 8. 1907.

Das Gesetz schützt in den §§ 1 und 2 das Ortsbild in schönheitlicher und geschichtlicher oder künstlerischer Hinsicht gegen Verunstaltung. In § 4 sichert es die einheitliche Bebauung einzelner Ortsteile. § 8 schützt das Land-

39) Literatur: Friedrichs, a. a. O. S. 109 mit weiteren Literaturnachweisen; Fritsch, Eis. Recht, S. 129 f.; Derselbe, Eis. Ges. Gebg. 1912 S. 235.

40) Eine Entscheidung aus neuerer Zeit: A. f. E. 1917, S. 1026 f.

schaftsbild außerhalb von Ortschaften gegen Verunstaltung, wenn dies durch Wahl eines anderen Bauplatzes oder andere Baugestaltung oder die Verwendung anderen Baumaterials vermieden werden kann. Es ist unbestritten, daß die Planfeststellung die auf grund dieses Gesetzes etwa erforderlichen Genehmigungen deckt.

5. Das Wassergesetz vom 7. 4. 1913 (G. S. 53)[41]).

§ 285 bestimmt, daß für die bei Hochwasser gefahrbringenden Wasserläufe ein Ueberschwemmungsgebiet, soweit es nicht hochwasserfrei eingedeicht ist, nach § 286 des Gesetzes festzustellen ist. In diesem Gebiet dürfen nicht ohne baupolizeiliche Genehmigung (Zuständigkeiten siehe § 287) Erhöhungen der Erdoberfläche und über die Erdoberfläche hinausragende Anlagen (Deiche, Dämme und andere deichähnliche Erhöhungen; Gebäude, Mauern u. a. bauliche Anlagen... Einfriedigungen usw.) hergestellt erweitert oder verlegt werden. Für Eisenbahnbauten, die unter diese Aufzählung fallen, bedarf es nach § 385 des in §§ 287—290 bezeichneten Verfahrens nicht. Die behördlichen Interessen sind jedoch nach § 285 bei der Planfeststellung bereitsberücksichtigt[42]).

6. Gesetz zur Erhaltung des Baumbestandes und Erhaltung und Freigabe von Uferwegen im Interesse der Volksgesundheit vom 29. 7. 1922 (G. S. 213).

Das Gesetz bezweckt die Erhaltung von Baumbestand und Grünflächen in der Umgebung von Großstädten, Kurorten und Industriegebieten aus Rücksicht auf die Volksgesundheit oder als Erholungsstätten für die Bevölkerung. Nach § 1 des Gesetzes sollen derartige Gebiete bestimmt und ihr Bestand erhalten werden. Die Baupolizei überwacht die Durchführung dieses Schutzes (§ 5). Alle störenden Maßnahmen bedürfen der Genehmigung. Der Bau von Eisenbahnanlagen ist davon befreit (vgl. § 3, Abs. 7 d. Ges.).

Wenn auch bei den zuletzt aufgeführten Gesetzen die sonst erforderliche baupolizeiliche Genehmigung durch die Planfeststellung gedeckt ist, so ist damit nicht etwa gesagt,

41) Vgl. Näheres bei Holtz, a. a. O. S. 207.

42) Min. Erl. v. 16. 6. 1902 (Min. Bl. i. V. S. 138); Verf. des Ministers der öffentlichen Arbeiten v. 26. 10. 1900 (Min. Bl. i. V. S. 279).

daß die im Einzelfall von der Baupolizei vertretenen Interessen unberücksichtigt bleiben. Es wird Sache der betroffenen Behörden sein, ihre Forderungen rechtzeitig bereits vor der Planfeststellung geltend zu machen und diese werden bei der Planfeststellung pflichtmäßig berücksichtigt werden müssen, soweit die hier vorgehenden Interessen des Bahnbaues dies zulassen.

Die Wirkung der Planfeststellung wird aber gegenüber der baupolizeilichen Zuständigkeit nur insoweit durchgreifen, als die in Frage kommenden Teile der Eisenbahnanlage auch tatsächlich als Bestandteile festgestellt sind. Ist das nicht der Fall, so gilt die regelmäßige Zuständigkeit der Baupolizei [43]).

Der im Vorangehenden geschilderte Stand des Eisenbahnbaurechts hat bis zum Inkrafttreten der neuen Reichs-Verfassung gegolten.

2. Abschnitt: Der Rechtszustand von 1919 bis zur Gegenwart.

A. Allgemeines.

Die Entwicklung des heutigen Eisenbahnrechts beginnt mit dem Inkrafttreten der Weimarer Verfassung, also am 14. 8. 1919. Mit diesem Tage beginnt die Verwandelung des Rechts der „Eisenbahnen" (Staatsbahnen) vom Landes- zum Reichsrecht, die mit dem Uebergange der Preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich am 1. 4. 1920 aufgrund des Staatsvertrages vom 30. 4. 1920 [1]) beendet ist [2]).

Der Ausdruck „Eisenbahnrecht" würde für die folgenden Ausführungen besser durch die Bezeichnung „Reichseisenbahnrecht" [3]) ersetzt. Denn vor 1920 waren die „Eisenbahnen" im Sinne des damaligen Eisenbahnrechts fast ausschließlich Staatsbahnen. Diese sind auf das Reich übergegangen und Reichseisenbahnen geworden. An die Stelle des „Eisenbahnrechts" ist daher das „Reichseisenbahnrecht" getreten. Trotzdem gibt es heute noch „Eisenbahnen", die

---

43) A. f. E. 1917, S. 1026 f.

1) R. G. Bl. I 773.

2) Vgl. unten Seite 20.

3) Das Recht der früheren elsaß-lothringischen Reichseisenbahnen ist davon zu unterscheiden.

nicht in der Hand des Reiches sind (z. B. die Eisenbahn Lübeck-Büchen). Für diese gilt noch das Landesrecht[4]). Da im folgenden aber nur das Baurecht der Reichseisenbahnen den Gegenstand der Behandlung bildet, so ist beim Gebrauch der Bezeichnung Eisenbahnrecht das Recht der zuletzt genannten Bahnen nicht eingeschlossen.

Zu dem Reichseisenbahnrecht ist allgemein noch zu bemerken, daß es die Weitergeltung des Landeseisenbahnrechts nur hinsichtlich der Gebiete und Einzelfragen ausschließt, die nunmehr im Reichsrecht geregelt werden. Das folgt daraus, daß das Reich in Art. 7, Ziffer 19 R. V. nur die sogenannte konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für die Eisenbahnen besitzt. Soweit also das Reichseisenbahnrecht über ein Gebiet nicht Bestimmungen trifft, bleibt das Landesrecht bestehen[5]).

Der Stoff für das neue Reichseisenbahnbaurecht ist in der Reichsverfassung, im Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924[6]) und in der Aenderung des Reichsbahngesetzes vom 13. 3. 1930[7]) niedergelegt.

Die Reichsverfassung enthält in Art. 94[8]) Bestimmungen über das Baurecht der Reichseisenbahnen. Art. 94 RV. erinnert an den § 24 der elsaß-lothringischen Verfassung vom 31. 5. 1911, der wohl auch zum Vorbild gedient hat.

Im Reichsbahngesetz und in der Novelle dazu wird das Baurecht in § 37[9]) geregelt.

Die vorgenannten Gesetze sind zwar zeitlich nacheinander erlassen worden, sie stehen aber in dem Verhältnis, sich zu ergänzen. Dabei ergänzt das jüngere Gesetz jeweils das ältere. Die Ergänzung findet jedoch nur bezüglich der Auslegung statt. Neues Recht schafft gegenüber Art. 94 R. V. weder § 37 R.-Bahn-G. noch § 37 N.-R.-Bahn-G.

Schmelter[10]) ist hier anderer Ansicht. Er glaubt, daß Art. 94 nur das Verhältnis zwischen Reichseisenbahnen

---

4) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 238.
5) Anschütz, a. a. O. S. 77.
6) R. G. Bl. II 272.
7) R. G. Bl. II 359.
8) Text siehe Anhang.
9) Text siehe Anhang.
10) a. a. O. S. 21.

und Reich regele, während § 37 R.-Bahn-G. die Beziehung zwischen den Genannten und den Ländern herstelle. Dieser Einschätzung des Art. 94 widerspricht schon der Wortlaut des Gesetzes. Absatz 1 berührt mindest auch (Anhörung) das Verhältnis zu den Ländern, während Absatz 2 sich lediglich mit diesem Verhältnis befaßt. Auch Anschütz[11]) behandelt in seinen Erläuterungen zu Art. 94 das Verhältnis zwischen Reich und Ländern.

Für die „authentische Interpretation" des Art. 94 durch § 37 R.-Bahn-G. ist Schmelter daher genötigt, sich auf den verfassungsändernden Charakter des Reichsbahngesetzes zu berufen. Das Gleiche tut Poetzsch-Heffter[12]). Diese Beweisführung erscheint deshalb nicht unbedenklich, weil bei der Beratung des Reichsbahngesetzes nur die §§ 1, 92, 129 a. a. O. als verfassungsändernd erschienen[13]). Bei der hier vertretenen Auffassung über den Charakter des Art. 94 bedarf es dieser Gründe nicht.

Auch die Einbeziehung der in § 37, Abs. 2 N.-R.-Bahn-Gesetz genannten Reichsbehörden in das Anhörungsverfahren mit seinen Auswirkungen (auf die später zurückgekommen wird) ist gegenüber Art. 94 keine neue Bestimmung. Die Aufgaben dieser Behörden sind von der Landespolizei[14]) übernommen, deren Mitwirkung im Anhörungsverfahren bereits in Art. 94 zugesichert ist. § 37 Abs. 2 N.-R.-Bahn-G. enthält daher nur redaktionelle Aenderungen.

Die vorgenannten Gesetze sind aus den angeführten Gründen zu ihrer Auslegung in ihrer Gesamtheit heranzuziehen.

Zu der zeitlichen Abgrenzung der Gültigkeit des Landes- und Reichseisenbahnrechts ist folgendes zu sagen: Die Zuständigkeit des Reiches für Eisenbahnbauten beginnt erst mit dem Uebergange der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich, also am 1. 4. 1920[15]). Bis dahin

---

11) a. a. O. S. 402.

12) a. a. O. S. 370.

13) Sarter-Kittel 1929, S. 29 f.

14) Einer Bestimmung dieses Begriffes bedarf es hier noch nicht. Siehe deshalb unten S. 26.

15) Eine Ausnahme lediglich in Art. 94 Abs. 2 R. V.

gilt das oben geschilderte Landesrecht. Die Vorschrift des Art. 94 R. V. gilt heute für das ganze Reichsgebiet[16]).

B. Das Planfeststellungsrecht.

Die Rechte, die das Reich in Art. 94 R. V. erhalten hat, sind ein Ausfluß der von ihm nach Art. 90 R. V. übernommenen Eisenbahnhoheit.

I. Die Eisenbahnhoheit des Reiches.

Die Eisenbahnhoheit des Reiches erstreckt sich nur auf die Eisenbahnen, die dem allgemeinen Verkehre dienen. Das ergibt sich aus dem Zusammenhange der Art. 89 und 90 R. V.[17]). Unter den Bahnen des allgemeinen Verkehrs versteht man alle Großbahnen („Eisenbahnen" des Eis. Ges.), die im Reichsgebiet bestehen[18]). Da das Reich aber nur die staatlichen Großbahnen sämtlich übernommen hat, dagegen noch nicht die Vollbahnen, die sich nicht im Staatsbesitz befinden, erstreckt sich die Eisenbahnhoheit auf die zuletzt genannten Bahnen nicht[19]) [20]) [21]).

Inhalt der Eisenbahnhoheit ist das dem Reiche in Art. 94 verliehene Baumonopol. Neue Vollbahnen können nur vom Reiche oder mit seiner Zustimmung gebaut werden. Wenn auch das Baumonopol zusammen mit dem Betriebsmonopol nunmehr auf die Reichsbahngesellschaft übergegangen ist, so bleibt doch die Eisenbahnhoheit des Reiches insofern gewahrt, als in § 37 Abs. 1 R.-Bahn-G. bestimmt ist, daß der Bau neuer Strecken usw. nur mit Zustimmung des Reiches zulässig ist.

Die Bestimmung des § 37, Abs. 1 ist getroffen,

„um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß sich an diesem Hoheitsrechte des Reiches durch das Betriebs- und Baumonopol der Gesellschaft nichts geändert hat" [22]).

---

16) Anschütz, a. a. O. S. 401.
17) Siehe Anm. 16.
18) Anschütz, a. a. O. S. 401 f., 393.
19) Anschütz, a. a. O. S. 401 f., 393.
20) Vgl. oben S. 18 f.
21) Siehe aber Art. 95 R. V., § 40 R. Bahn G.
22) Begr. S. 27.

Dem Rechte der Gesellschaft, eine neue Bahn zu bauen und selbst zu betreiben, steht also das Recht des Reiches gegenüber, zu bestimmen, ob eine neue Bahn gebaut werden soll [23]).

Dem Wortlaut des Gesetzes nach wird das Reich bei Erteilung der Zustimmung, auch bei seiner sonstigen Zuständigkeit nach § 37 R.-Bahn-G., durch die Reichsregierung vertreten. In der Praxis beschäftigt sich jedoch mit dem Erlaß von allgemeinen Verwaltungsvorschriften und von Rechts- und Verwaltungsverordnungen, zu deren Erlaß die Reichsregierung ermächtigt ist, nicht die Reichsregierung als Kollegium, sondern der zuständige Fachminister, hier der Reichsverkehrsminister. Dieses Verfahren ist verfassungsmäßig zulässig [24]).

II. Das Planfeststellungsverfahren.

Das Reichsrecht hat über das Wesen der Planfeststellung keine vom Landesrecht abweichende Bestimmung getroffen.

Das Verfahren ist in § 37 Abs. 2 (in der Fassung der Novelle vom 13. 3. 1930), 3, 4 in Verbindung mit Art. 94 R. V. geregelt. Die Planfeststellung steht danach teils dem Reichsverkehrsminister [25]), teils der Gesellschaft selbst zu.

---

23) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 106.

24) Lammers, der sich a. a. O. S. 1479 ff. ausführlich mit dieser Frage beschäftigt, führt dazu aus: Wenn auch nach Art. 52 R. V. die Reichsregierung aus dem Reichskanzler und den Reichsministern bestehe, so leiteten nach Art. 56 R. V. doch die einzelnen Reichsminister ihre Aemter selbständig und unter eigener Verantwortung. Ferner hätten die Fachminister dem Kollegium der Reichsregierung nur Gesetzentwürfe, Angelegenheiten, für die das vorgeschrieben sei und Meinungsverschiedenheiten mit anderen Ressorts vorzulegen. Kraft ausdrücklicher Vorschrift sei die Reichsregierung als Kollegium bisher nur in 2 Fällen vom Gesetzgeber ermächtigt worden, nämlich in den Ermächtigungsgesetzen vom 13. 10. 1923 (R. G. Bl. I 943) und vom 8. 12. 1923 (R. G. Bl. I 1179). Es sei auch die Absicht des Gesetzgebers gewesen, für die Reichsregierung eine politische Kollegialität vorzuschreiben (Art. 56 R. V.), er habe dagegen die Kollegialverfassung nicht als juristische in der Verfassung aussprechen wollen.

Ebenso: Poetzsch-Heffter, a. a. O. S. 270, Anm. b am Ende; Triepel, Arch. öff. R., 39, S. 480 — 482; R. G. St. 58, 407; R. G. Z. 112, 10.

Anderer Meinung: Anschütz, a. a. O. S. 285 f.; Giese, a. a. O. S. 155.

25) Wie 24).

Das Gesetz unterscheidet dabei den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen von dem Bau neuer Reichsbahnstrecken.

Zunächst ist zur Trennung der Begriffe „Reichseisenbahnanlage" und „Reichsbahnstrecke" festzustellen, daß der Begriff der Reichsbahnstrecken gegenüber dem der Reichseisenbahnanlagen der weitere ist. Neubauten oder Veränderungen an Reichseisenbahnanlagen geschehen im Rahmen des schon Bestehenden, an schon vorhandenen Eisenbahnstrecken. Neue Reichsbahnstrecken dagegen werden überhaupt erst gebaut[26]).

Als neue Reichsbahnstrecke anzusehen ist jedoch nicht schon

„jedes neue Gleis[27]), auch nicht jede Verlegung einer bestehenden Linie, wohl aber jede Gleisverbindung, die ein Gebiet wirtschaftlich aufschließt und den öffentlichen Verkehr daraus an das allgemeine Eisenbahnnetz anschließt"[28]).

Das Hinzukommen von mindestens einer neuen Verkehrsstelle an der neuen Strecke[28]) wird als Kriterium die Unterscheidung von dem Begriffe der Reichseisenbahnanlagen nur bei kürzeren Neubaustrecken herbeiführen können.

1. Der Bau oder die Veränderung von Reichseisenbahnanlagen.

Es bedarf hier der Bestimmung einiger Begriffe. Zuerst ergibt sich da die Frage, was unter Reichseisenbahnanlagen zu verstehen ist.

a) Reichseisenbahnanlagen.

Das Reichsrecht stellt den Begriff dieser Anlagen auf, ohne ihn zugleich zu erläutern. Daraus folgt: Der Begriff der „Eisenbahnanlage" steht nach Landesrecht fest[29]). Mangels ausschließender Bestimmung des Reichsrechts bleibt

26) Begr. (Aend.) S. 21.
27) Ebenso: Schmelter, a. a. O. S. 21.
28) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 107.
29) Vgl. im Einzelnen oben S. 11 f.

er auch für das Reichsrecht unverändert[30])[31]). Eine Bestimmung trifft das Reichsrecht nur dadurch, daß es den Zusatz „Reichs" zu dem Begriff der Eisenbahnanlage gemacht hat. Das besagt, daß nicht alle Eisenbahnanlagen i. S. des Landesrechts als Reichseisenbahnanlagen anzusehen sind, sondern nur die in der Hand des Reiches befindlichen[32]).

Der Begriff der Reichseisenbahnanlagen deckt sich also sachlich mit dem der Eisenbahnanlagen des Landesrechts. Er umfaßt danach den Bahnkörper mit seinen sämtlichen Anlagen und ferner alle anderen Anlagen, die mit dem Bahnkörper in räumlichem Zusammenhange stehen und dem Betriebe der Eisenbahn dienen[33]).

Kittel[34]) schlägt vor, zur Bestimmung des Begriffes auf das Enteignungsrecht zurückzugehen:

> „Denn in allen deutschen Ländern wird für Eisenbahnbauzwecke die Enteignung zugelassen, aber immer nur für die zum Betriebe der Reichsbahn notwendigen Bauten und Anlagen. Man kann also ohne Zwang sagen: Reichseisenbahnanlagen sind solche Anlagen, für die, wenn sie neu errichtet werden sollten, die Reichsbahn das Enteignungsrecht ausüben könnte. Und da für das Enteignungsrecht überall durch jahrzehntelange Uebung feststeht, für welche Zwecke enteignet werden kann, so kommt man damit der Klarstellung des Begriffs Reichseisenbahnanlagen wesentlich näher"[35]).

Zu den Reichseisenbahnanlagen gehören aber nicht Anlagen, die schon nach Landesrecht nicht als Eisenbahnanlagen angesehen werden, weil sie nur nebenher verfolgten oder mittelbaren Zwecken des Betriebes dienen, wie Verwaltungsgebäude abseits der Bahn, Dienstwohn-

---

30) R. G. Z. 107, Anhang S. 4 f.

31) Vgl. oben S. 19.

32) Vgl. oben S. 21.

33) Poetzsch-Heffter, a. a. O. S. 369; Heine, a. a. O. S. 302; Schmelter, a. a. O. S. 28 f.; Baltz-Fischer, a. a. O. S. 227; Ferner s. Pr. V. Bl. Bd. 49, S. 108.

34) a. a. O. S. 483.

35) Kittel, a. a. O. S. 483.

gebäude, Beamten- und Arbeiterwohnungen [36]) [37]). Auf diese Anlagen finden die Vorschriften des Art. 94 R.V. und § 37 R.-Bahn-G. keine Anwendung.

Der Unterschied zwischen dem „Bau" und der „Veränderung" von Reichseisenbahnanlagen ist für die Anwendung des § 37 R.-Bahn-G. bedeutungslos, da beide Arten von Bauten vom Gesetz gleich behandelt werden. Da jedoch eine Veränderung in vielen Fällen gleichzeitig einen Bau enthält, wird unter „Bau" i. S. § 37 nur ein Neubau zu verstehen sein.

In vielen Fällen kann es zweifelhaft sein, ob gewisse Maßnahmen auf dem Bahnkörper als Neubauten oder Veränderungen von Reichseisenbahnanlagen anzusehen sind und daher § 37 R.-Bahn-G. Anwendung finden muß oder nicht [38]).

Wird z. B. eine Schranke neuerdings zeitweise oder ganz geschlossen gehalten, so wird der Weg ganz oder teilweise gesperrt. Darin kann sinngemäß eine Veränderung der Anlage gesehen werden. Wenn dagegen eine Schranke aufgehoben oder Fernbedienung für sie eingerichtet wird, so ist das auf den Straßenverkehr ohne Einfluß. Die Sicherheit des Wegüberganges ist lediglich eine Frage der Betriebssicherheit, die letzten Endes der Aufsicht der Reichsregierung unterliegt [39]), die jedoch nicht den Geschäftsbereich der Landespolizei berührt [40]).

b) Der Geschäftsbereich der Landespolizei.

Bei der Bestimmung der Zuständigkeit zur Planfeststellung macht § 37 N.R.-Bahn-G. die Unterscheidung, ob durch den Bau oder die Veränderung von Reichseisenbahnanlagen der Geschäftsbereich:

1. Der „Landespolizei", oder
2. einer Reichsbehörde, auf die Aufgaben der Landes-

---

36) Poetzsch-Heffter, a. a. O. S. 369, Anm. 3; Calmberg a. a. O. S. 745; E. E. 46, 53; Sarter-Kittel, a. a. O. S. 236.

37) Vgl. oben S. 11, 24.

38) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 108, Anm. b.

39) Vgl. § 31 Ziffer 2 R. Bahn G.

40) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 108, Anm. b.

polizei übergegangen sind (z. B. Reichswasserstraßenverwaltung)

berührt wird oder nicht.

Der Begriff der „Landespolizei" in § 37 und in Art. 94 R. V. ist reichsrechtlicher Natur. Er ist von dem Begriffe der Landespolizei i. S. des preußischen Verwaltungsrechts streng zu scheiden [41]).

> „Der Begriff „Landespolizei" in Art. 94, an den sich § 37 R.-Bahn-G. unmittelbar anlehnt, umfaßt alle Polizei, die von den Ländern selbst oder in deren Auftrag ausgeübt wird, im Gegensatze zur Reichsgewalt. Er deckt sich nicht mit dem Begriff der Landespolizei im preußischen Recht" [42]).

Während also im preußischen Verwaltungsrecht die Landespolizei im Gegensatz zur Orts- und Kreispolizei steht, umfaßt der reichsrechtliche Begriff alle Zweige der Polizei. Daraus folgt, daß die Bestimmungen des Reichsrechts auch auf solche Behörden anzuwenden sind, die nicht als Landespolizeibehörden i. S. des preußischen Verwaltungsrechts gelten, wie z. B. die Baupolizei [43]).

Auf grund der Vorschrift des § 37 R.-Bahn-G. ergibt sich folgende Zweiteilung: Zunächst: Der Geschäftsbereich der „Landespolizei" oder einer der in § 37 Abs. 2 genannten Reichsbehörden wird berührt. Das ist dann der Fall, wenn der Bau der geplanten Anlage Interessen verletzt oder gefährdet, deren Schutz Sache der betreffenden Polizeibehörden ist [44]). Die Reichsbahn hat in diesem Falle die beteiligten Polizeibehörden anzuhören.

c) Die „Anhörung".

Die Anhörung besteht darin, daß die Reichsbahn den betroffenen Behörden ihre Baupläne zur Stellungnahme und Aeußerung mitteilt. Wie nun diese sich dazu verhalten, ist Sache des für sie geltenden Rechts. Danach richtet es sich, ob ein Prüfungsverfahren zur Feststellung der von

---

41) Sarter in D. J. Z. 31, 483.

42) Begr. (Aend). S. 21.

43) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 109, Anm. c.; Kittel, a. a. O. S. 483; ähnlich Anschütz, a. a. O. S. 402; Poetzsch-Heffter, a. a. O. S. 369.

44) Poetzsch-Heffter, a. a. O. S. 369.

diesen Behörden verwalteten Interessen eingeleitet wird oder ob diese Feststellungen formlos gemacht werden.

Ueber die Wirkung der landespolizeilichen Stellungnahme führen Sarter-Kittel aus[45]), die reichsrechtliche Regelung in Art. 94 und § 37 habe gegenüber den Landesgesetzen die Bedeutung, daß die landespolizeiliche Stellungnahme nicht einen Hoheitsakt des Landes gegenüber der Reichsbahn oder gar gegenüber dem Reich darstellen könne. Ueber der Entscheidung der Landesbehörden stehe doch immer noch die

> „endgültige Entscheidung des Reichsverkehrsministers. Auch da, wo in einem landesrechtlichen Verfahren Entscheidungen ergehen, haben sie als Ermessensakte der Landesregierung für die Reichsbahnbaupläne nur die Wirkung der gutachtlichen Stellungnahme nach Abs. 2 des § 37. Soweit aber nach Landesrecht Baupläne in einem Verfahren richterlicher Entscheidung (Verwaltungsgerichte) zugeführt werden, würde das Gericht erst nach der Entscheidung des Reichsverkehrsministers entscheiden können und dessen Entscheidung würde für das Gericht bindend sein“[45]).

Das Gleiche gilt für die Stellungnahme der betroffenen Reichsbehörden. Das Gesetz spricht in § 37 N. R.-Bahn-G. ausdrücklich von „endgültiger“ Entscheidung durch die Reichsregierung.

Die Polizeibehörden überreichen ihr Gutachten der Reichsbahn. Wenn sie sich jedoch überhaupt nicht äußern, vielleicht, weil nach ihrer Meinung landespolizeiliche Interessen nicht berührt werden, so hat die Reichsbahn kein Mittel, diese Aeußerung herbeizuführen. Es wird aber Kittel[46]) beizupflichten sein, der annimmt, daß nach Ablauf einer gewissen Zeit auf die Bedenkenlosigkeit der betroffenen Landespolizeibehörden zu schließen sei[47]).

Ergibt sich aus der Stellungnahme der Polizei, daß Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Baupläne bestehen, so kommt es darauf an, ob sie gütlich zu beseitigen sind oder nicht. Findet eine Einigung statt, dann stellt nach

---

45) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 236 unten f.

46) a. a. O. S. 480.

47) Ebenso Sarter-Kittel, a. a. O. S. 109, Anm. d.

§ 37, Abs. 3 die Reichsbahn ihre Pläne selbst fest[48]). Andernfalls ist der Reichsverkehrsminister dafür zuständig. Dann ist es gesetzliche Pflicht der Reichsbahn, die Baupläne zusammen mit dem Gutachten der Landespolizeibehörden dem Reichsverkehrsminister vorzulegen. Dieser stellt die Pläne endgültig fest.

Den Landespolizeibehörden wird durch das Anhörungsverfahren in ausreichendem Maße die Wahrung der von ihnen vertretenen Interessen gewährleistet. Denn die im Streitfalle ergehende Entscheidung des Reichsverkehrsministers ist heute die einer unparteiischen Instanz. Im Landesrecht mag das anders gewesen sein. Dort war der zuständige Minister der öffentlichen Arbeiten der Eisenbahnminister. Ebenso war vor der Begründung der Reichsbahn der Reichsverkehrsminister Leiter der Reichseisenbahnen. Im heutigen Recht dagegen steht der Reichsverkehrsminister außerhalb und über der Reichsbahngesellschaft[49]). Eine Anfechtung seiner Entscheidung gibt es nicht. Während im allgemeinen bei Streitfällen zwischen Reich und Reichsbahngesellschaft über die Auslegung der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes nach § 44 des Gesetzes beiden Teilen die Anrufung des Reichsbahngerichts offen steht, ist das für diesen Fall nicht zugelassen[50]).

Wenn die Baupläne der Reichsbahn den Geschäftsbereich der in § 37 genannten Polizeibehörden nicht berühren, dann stellt die Gesellschaft nach Abs. 3 der Vorschrift die Pläne selbst fest. Sie übt damit eine öffentlichrechtliche Befugnis aus[51]).

Die von der Reichsbahngesellschaft selbst vorgenommene Planfeststellung ist ebensowenig anfechtbar wie die des Reichsverkehrsministers[52]). Das folgt aus § 37, Abs. 2 letzter Satz N. R.-Bahn-G.

Berührt der geplante Bau den Geschäftsbereich anderer als Landespolizeibehörden, z. B. den der Zoll- oder der Postverwaltung, und werden diese Behörden aus prak-

48) Vgl. unten S. 28.

49) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 107 II.

50) Begr. S. 27.

51) Wie 49).

52) § 37 Abs. 5 enthält keine Anfechtungsbefugnis. Vgl. unten S. 30.

tischen Gründen gehört, so ist die Entscheidung über etwaige Meinungsverschiedenheiten Sache der Reichsbahn, nicht etwa des Reichsverkehrsministers, da die Interessen der genannten Behörden in Art. 94 und § 37 nicht geschützt sind[53]).

Die Reichsbahngesellschaft hat jedoch nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, einen Plan festzustellen. Sowohl das Landes- wie das Reichseisenbahnrecht gehen nämlich von dem Grundsatz aus, daß für den Bau einer Eisenbahnanlage ein Plan festzustellen ist. Deshalb gibt die Vorschrift des § 37, Abs. 3 der Reichsbahn wohl das Recht, die Planfeststellung selbst vorzunehmen, er entbindet sie aber nicht gleichzeitig von der Vornahme überhaupt. Es erscheint jedoch aus praktischen Gründen nicht erforderlich, bei geringfügigen Veränderungen an Reichsbahnanlagen jeweils eine förmliche Planfeststellung vorzunehmen, vor allem dann, wenn keinerlei öffentliche oder private Interessen berührt werden[54]).

Die feststellende Reichsbahnbehörde kann auch ihre Pläne nicht ohne weiteres abändern. Nach dem Wesen der Planfeststellung nämlich, an dem das Reichsrecht nichts geändert hat, muß in der festgestellten Form (vorbehaltlich des § 37, Abs. 5) gebaut werden. Eine Aenderung der Pläne ist grundsätzlich nur durch erneute Planfeststellung zuläßlich[55]). Anders ist natürlich dann zu entscheiden, wenn eine förmliche Planfeststellung nicht vorgenommen wird[56]).

Auf Seiten der Reichsbahngesellschaft sind zuständig für die Planfeststellung in Preußen die Hauptverwaltung oder die Reichsbahndirektionen, in Bayern die Gruppenverwaltung[57]).

2. Bau neuer Reichsbahnstrecken.

Die Planfeststellung für den Bau neuer Reichsbahnstrecken ist nach § 37, Abs. 2 R.-Bahn-G. regelmäßig

53) Sarter-Kittel a. a. O. S. 238.
54) Derselbe S. 239; Schmelter a. a. O. S. 23.
55) Vgl. oben S. 6 f.
56) Wie 54).
57) Sarter in D. J. Z. 31, 482.

dem Reichsverkehrsminister übertragen. Auch hier hat die Reichsbahngesellschaft kraft Gesetzes die beteiligten Landes- und Reichspolizeibehörden anzuhören und sodann die Pläne mit deren Stellungnahme dem Minister vorzulegen [58]).

Wenn die Planfeststellung für die Fälle, in denen die Einleitung eines Enteignungsverfahrens nötig wird, vom Gesetz als eine vorläufige bezeichnet wird, so heißt das auch hier, wie im Landesrecht, daß durch sie der Planfeststellung im Enteignungsverfahren nicht vorgegriffen werden soll. Die nach § 37 festgestellten Pläne können also im Enteignungsverfahren geändert werden [59]) [60]).

Durch § 37 R.-Bahn-G. wird die Gültigkeit des § 19 Staatsvertr. nicht berührt, wonach die Pläne für größere Eisenbahnbauten rechtzeitig den Regierungen der Länder zur Stellungnahme zu übermitteln sind [61]). Dadurch soll den Landesregierungen Gelegenheit gegeben werden, ihrerseits Wünsche zu den geplanten Bauten zu äußern. Die Zuständigkeiten nach § 37 werden davon nicht betroffen, die Regierungen haben also nicht die Möglichkeit, die Berücksichtigung ihrer Wünsche zu erzwingen.

Der Preußische Minister des Inneren und die anderen Minister, soweit sie polizeiliche Funktionen haben [62]), sind jedoch insoweit als „Landespolizeibehörden" in der Lage, gegebenenfalls im Planfeststellungsverfahren für ihre Interessen einzutreten. § 19 Staatsvertr. gilt für größere Bauten, ohne Rücksicht darauf, ob der Geschäftsbereich der Landespolizei berührt ist [63]).

C. Baupolizei und Reichsbahnbauten.

Zwischen Preußen und der Reichsbahngesellschaft ist es streitig geworden, welche Befugnisse der Baupolizei gegenüber Reichsbahnbauten zustehen [64]).

---

58) Vgl. oben S. 26 ff.

59) Sarter-Kittel a. a. O. S. 239 Anmerkung c.

60) Vgl. oben S. 9.

61) Begr. S. 27.

62) Hatscheck a. a. O. S. 166 I.

63) Sarter-Kittel a. a. O. S. 110.

64) Poetzsch-H. a. a. O. S. 370; Volkswohlfahrt, Amtsbl. d. Pr. Min. f. Volkswohlfahrt 1926 Sp. 612 f. Wever a. a. O. S. 603, 745.

I. Die Streitfrage zwischen dem Reich und Preußen.

Der Anlaß zu diesem Streit liegt darin, daß die Baupolizeibehörden für die Tätigkeit auf Grund der von ihnen in Anspruch genommenen Zuständigkeit die Zahlung von Gebühren und Auslagen durch die Reichsbahngesellschaft beanspruchen. Die Gesellschaft lehnt das ab[65]).

Die Rechtsansichten beider Teile sind etwa folgende:

1. Der Preußische Standpunkt.

Die preußischen Landespolizeibehörden stehen auf dem Standpunkt, daß die baupolizeilichen Genehmigungen, die nach dem früheren preußischen Recht durch die Planfeststellung nicht gedeckt wurden, auch durch die heutige Planfeststellung nach § 37 R.-Bahn-G. nicht gedeckt seien[66]). Sie sind der Ansicht, zur Auslegung des Art. 94 R. V. und § 37 R.-Bahn-G. sei auf die Rechtsgrundlagen dieser Bestimmungen und des Reichsbahngesetzes überhaupt zurückzugehen. Dabei sei auszugehen von dem Grundsatz, daß das preußische Landesrecht in dem Umfange weitergelte, als es nicht reichsrechtlich ausgeschlossen werde.

In der Reichsverfassung sei Art. 90 von Bedeutung: „Mit dem Uebergang der Eisenbahnen übernimmt das Reich die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen." Das heiße nach Anschütz (1927): So wie sie auf Grund der Landesgesetzgebung z. Z. des Ueberganges gestaltet gewesen seien. Damit solle also nicht gesagt sein, daß die Eisenbahnen der staatshoheitlichen Einwirkung der Länder entzogen seien. Vielmehr müsse man es dahin verstehen, daß diejenigen Staatsbefugnisse und -Aufgaben übergegangen seien, die eine Eigentümlichkeit gerade des Eisenbahnwesens geworden seien (z. B. Bahnpolizei, Planfeststellung, Betrieb, Tarife, Aufsicht). Alle übrigen Hoheitsrechte der Länder, z. B. auf dem Gebiete der Sicherheits-, Feuer-, Gesundheits-, Baupolizei blieben nach der Vorschrift des Artikels 90 auch der Reichsbahn gegenüber wirksam. Die Reichsbahn sei ihnen genau wie früher die Staatsbahn unterworfen[67]).

---

65) Wie 64).

66) Poetzsch-Heffter a. a. O. Anmerkung 7 zu Art. 94.

67) Wever a. a. O. S. 603, 745.

Im § 12 Staatsvertr.[68]) sei bestimmt, daß den Reichseisenbahnbehörden alle öffentlich-rechtlichen Befugnisse zuständen, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden hätten. Auch darin läge keine besondere Beschränkung des Landesrechts. Wenn die Reichsbahn also weitergehende Rechte für sich beanspruche, so müsse sie sich auf § 37 berufen. Nach der Ansicht des preußischen Staatsministeriums ist jedoch § 37 insbesondere in Abs. 2 nicht geeignet, derartige Ansprüche zu stützen. Nach dieser Auffassung betrifft die Vorschrift lediglich „diejenigen eisenbahntechnischen Anlagen, für die nach Art. 94 nur die Anhörung in Frage kommt“[69]).

Preußen beansprucht also für diese Anlagen lediglich die Anhörung, für alle übrigen jedoch das Genehmigungsrecht, wie es sich auf Grund des Landeseisenbahnrechtes ergibt[70]).

Ueber diese Genehmigungsrechte hinaus begehrt die Baupolizei noch die Fürsorge dafür, daß die von der Reichsbahngesellschaft ausgeführten Bauten allen Anforderungen der Ordnung und Sicherheit genügen. Im einzelnen soll diese Fürsorge zunächst die baupolizeiliche Kontrolle während der Bauausführung umfassen, insbesondere wegen des Schutzes der Arbeiter auf den Bauten. Sie soll ferner das Recht einschließen, jederzeit zu prüfen, ob ein Zustand auf Reichsbahnanlagen (auch nach der Bauvollendung) den baupolizeilichen Vorschriften entspricht. Schließlich soll die Baupolizei das Recht haben, jederzeit die Herstellung polizeimäßiger Zustände auf den Reichsbahnanlagen zu fordern. Für Anlagen, deren Pläne nach § 37 festgestellt sind, stellt die Baupolizei diese Ansprüche jedoch nicht. Auch das Recht der baupolizeilichen Abnahme von Betriebsbauten wird dabei nicht verlangt, weil in § 37, Abs. 5 ausdrücklich ausgenommen. Im übrigen wird gerade diese Vorschrift zur Stützung der baupolizeilichen Ansprüche herangezogen.

Der Abs. 5 stehe in engstem Zusammenhang mit den vorangehenden. Gerade weil hinsichtlich der Planfeststellung die Reichsbahn manche Befreiung vom Landesrecht

---

68) Aufrechterhalten durch § 43 R. Bahn G.

69) Volkswohlfahrt 1926, Sp. 612 f.

70) Vgl. oben S. 12.

erhalten habe, sei die Bestimmung durch Absatz 5 getroffen. Diese Vorschrift sei nicht als eine Befreiung der Gesellschaft vom Landesrecht anzusehen, sondern als Verpflichtung, trotz teilweiser Befreiung vom Landesrecht die technische und polizeiliche Güte der Bauten zu gewährleisten[71]). Auch der Wortlaut des Absatz 5 könne nicht dazu herangezogen werden, die Befreiung der Reichsbahn vom Landesrecht zu beweisen. Ueber eine derartig wichtige Frage würde der Gesetzgeber ausführliche und klare Vorschriften getroffen haben.

Wever[72]) vergleicht die Vorschrift des § 37 Abs. 5 mit den §§ 1 D und 4 c der preußischen Einheitsbauordnung[73]).

Soweit die preußische Auffassung.

2. Der Standpunkt der Reichsbahn.

Ueber die Ansicht der Reichsbahn führt Calmberg[74]) folgendes aus:

Die Mitwirkung der Baupolizei bei Reichsbahnbauten, die sich vor 1919 aus dem Landesrecht ergab, werde nunmehr reichsrechtlich durch Art. 94 und § 37 ausschließlich geregelt. Und zwar sei den Landespolizeibehörden für den Fall, daß durch den geplanten Bau von Reichseisenbahnanlagen ihr Interessengebiet berührt werde, das Recht der Anhörung gegeben. Damit sei jedoch die Mitwirkung der Landespolizeibehörden bei der Planfeststellung und überhaupt beim Bau von Reichseisenbahnanlagen beendet.

Ferner folgern die Reichseisenbahnbehörden aus § 37, Abs. 5, daß sie für alle ihre Bauten, auch Nichtbetriebsbauten, selbst einzustehen hätten und von der Abnahme befreit seien[75]).

Von preußischer Seite ist eine praktische Zwischenlösung zu dieser Streitfrage gefunden worden. Preußen will den Streit im Wege der Verhandlungen bereinigen und hat da-

---

71) Wever a. a. O. S. 604.

72) Wie 71).

73) Text siehe Anhang.

74) a. a. O. S. 745.

75) Vgl. Schmelter a. a. O. S. 30 Anm. 3 S. 31 Anm. 6; ebenso anscheinend Sarter-Kittel a. a. O. S. 109 IV.

her an verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen kein Interesse. Die beteiligten Minister haben daher die ihnen nachgeordneten Stellen angewiesen

1. Streitverfahren über Baupolizeigebühren auszusetzen und die Gebühren zu stunden,
2. für die Wahrung der baupolizeilichen Interessen den Weg der Anhörung zu benutzen [76]).

In der Frage der Gebühren und Auslagen ist sodann zwischen Reichsbahn und Preußen ein Abkommen („Vergleich") getroffen worden, das in der Verfügung der Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft vom 23. 12. 1929 — 46 Nachl. 16 — enthalten und bei Schmelter [77]) abgedruckt ist.

II. Würdigung.

Für die Prüfung der Zuständigkeit der Baupolizei gegenüber Reichsbahnbauten ist von folgendem auszugehen:

Die Zuständigkeit der Baupolizei nach Landeseisenbahnrecht ist festgelegt [78]). Eine Aenderung dieser Zuständigkeit kann nur insoweit eingetreten sein, als sie auf reichsrechtlichen Vorschriften beruht [79]).

Nun umfaßt streng genommen die Gesetzgebungskompetenz des Reiches wohl das Eisenbahnrecht, nicht aber das Baupolizeirecht. Danach müßte, abstrakt aufgefaßt, eine reichsrechtliche Beschränkung des Baupolizeirechtes mangels ausdrücklicher Kompetenz des Reiches unzulässig sein. Das Eisenbahnbaurecht erstreckt sich jedoch insbesondere hinsichtlich der Wirkung der Planfeststellung auch auf das Zuständigkeitsgebiet der Baupolizei dergestalt, daß eben kraft Eisenbahnrechtes gewisse Zuständigkeiten der Baupolizei ausgeschlossen sind [80]). Dieser zunächst landesrechtliche Grundsatz gilt, da das Reichsrecht nichts abweichendes bestimmt, auch dort. Daraus folgt, daß das Landes-Baupolizeirecht auch durch reichseisenbahnbaurechtliche Bestimmungen ausgeschlossen werden kann.

---

76) Wie 69).
77) a. a. O. S. 27 f.
78) Vgl. oben S 11 ff.
79) Vgl. oben S. 19.
80) Vgl. oben S. 5.

Die reichsrechtlichen Vorschriften über den Eisenbahnbau, Art. 94 R.V. und § 37 R.-Bahn-G. bestimmen, daß die Landespolizeibehörden [81]) anzuhören sind, wenn der Bau oder die Veränderung von Reichseisenbahnanlagen [82]) ihren Geschäftsbereich berührt [83]).

Dieser Geschäftsbereich, über dessen Inhalt das Reichsrecht nichts besagt, bestimmt sich nach Landesrecht [84]), und zwar hier nach Landeseisenbahnrecht. Er reicht also so weit, wie sich die baupolizeiliche Zuständigkeit bei Eisenbahnbauten nach Landesrecht erstreckt [85]).

Die gesetzlich vorgeschriebene Anhörung ist bereits oben im Planfeststellungsverfahren erörtert. Diese Vorschrift ist jedoch nach Ansicht der Reichsbahnbehörden nicht lediglich verfahrensrechtlicher Natur, sondern auch materiellrechtlich für die Zuständigkeit der Baupolizei bedeutsam. Sie soll nämlich negativ besagen, daß nach Anhörung der Baupolizei im Planfeststellungsverfahren eine weitere Zuständigkeit der Baupolizei beim Bau von Reichseisenbahnanlagen ausgeschlossen ist. Die Baupolizei wird danach also „nur angehört".

Es müßte dann Art. 94 die reichsrechtliche Bestimmung darstellen, durch die das Landesrecht ausgeschlossen wird [86]). Daher ist die Frage, ob der Begriff der Anhörung nach Art. 94 und § 37 in diesem Sinne auszulegen sind, für die vorliegende Streitfrage von entscheidender Bedeutung.

1. Erläuterung der Gesetzesbestimmungen.

a) Artikel 94 R.V.

Die Anhörung ist zuerst in Art. 94 vorgeschrieben. Ueber ihre Wirkung hat der Gesetzgeber weder im Text noch in den Materialien des Gesetzes Anweisung gegeben.

Folgende Erwägung diene der Auslegung seines Willens:

---

81) Vgl. oben S. 26.
82) Vgl. oben S. 23 ff.
83) Vgl. oben S. 26.
84) Sarter-Kittel a. a. O. S. 236 Anm. c.
85) Vgl. oben S. 11 ff.
86) Vgl. oben S. 19.

Wenn man der preußischen Ansicht in dieser Streitfrage folgte, die sich dahin zusammenfassen läßt, daß das Reichseisenbahnrecht in baupolizeilicher Hinsicht Aenderungen des Landeseisenbahnrechtes nicht herbeigeführt habe, dann müßte die Vorschrift der Anhörung lediglich die Bedeutung haben, unter anderen den Baupolizeibehörden das Recht auf Berücksichtigung ihrer Interessen reichsrechtlich zu gewährleisten. Diesen Zweck wird jedoch der Gesetzgeber mit dieser Vorschrift nicht verfolgt haben.

Nach der unmittelbaren Auslegung des Art. 90 R.V. nämlich sind doch nur die Eisenbahnhoheitsrechte auf das Reich übergegangen [87]). Das Recht der Landespolizeibehörden auf Mitwirkung bei der Planfeststellung, das ja auch im Landeseisenbahnrecht bestand [88]), gehört jedoch nicht zu diesen Hoheitsrechten und kann in Art. 90 R.V. also auch gar nicht gemeint sein. Wenn nun also Art. 94 die Vorschrift der Anhörung im preußischen Sinne träfe, so wiederholte sich der Gesetzgeber, indem er dort eine Regelung träfe, die sich sinngemäß schon aus Art. 90 ergibt.

Die Vorschrift der Anhörung in diesem Sinn gehörte dann auch nicht zu Artikel 94, sondern zu Artikel 90, wo sie als Gegensatz zu den auf des Reich übergehenden Hoheitsrechten der Länder aufzuführen wäre.

Die Annahme, der Gesetzgeber könne gerade auf dem Gebiete der Eisenbahnbauhoheit eine Selbstverständlichkeit in Art. 94 wiederholen, liegt auch deshalb fern, weil dann im Gegensatz dazu andere wichtige Eisenbahnhoheitsrechte, wie das Enteignungsrecht, die Tarifhoheit und die Bahnpolizei in Art. 90 nur in einem Satz behandelt werden, was der Bedeutung dieser Rechte im Verhältnis zum Eisenbahnbau nicht entspräche.

Wenn also in Art. 94, der Sonderbestimmung über den Eisenbahnbau, die Vorschrift der Anhörung getroffen ist, so muß der Gesetzgeber dabei die Absicht verfolgt haben, gegenüber der Regelung des Artikels 90 eine abweichende Bestimmung zu treffen. Ordnet Art. 90 den Uebergang lediglich der Eisenbahnhoheitsrechte der Länder an, so muß die Anhörung nach Art. 94 eine Bestimmung

87) Anschütz a. a. O. S. 393

88) Vgl. oben S. 11 ff.

sein, die über den Rahmen des Art. 90 hinausgeht, die also Art. 90 auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues erweitert. Das Gebiet, das die Vorschrift regeln will, ergibt sich aus dem Gesetz selbst: Das Verhältnis der Landespolizeibehörden zu Reichseisenbahnbauten. Wenn nun nach Art. 90 die nichteisenbahnhoheitlichen Rechte, insbesondere das Recht der Polizeibehörden der Länder auf Mitwirkung beim Eisenbahnbau, zu denen an sich das Recht der Landespolizeibehörden auf Mitwirkung gehört, den Ländern vorbehalten geblieben sind, so muß die Erweiterung nach Art. 94 dahin lauten, daß auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues die Staatshoheitsrechte der Länder beschränkt oder ausgeschlossen sind.

Von diesen beiden Möglichkeiten entfällt die einer Beschränkung des Landesrechtes. Dafür böte der Wortlaut des Gesetzes keine Stütze, denn die Vorschrift der Anhörung ist durchaus allgemein gehalten. Ebenso, wie daher gegebenenfalls nur eine völlige Aufrechterhaltung des Landesrechtes in Frage käme, bleibt hier nur die völlige Ausschließung. Das Gesetz hat dann also den Sinn, daß die Mitwirkung der Landespolizeibehörden beim Bau von Reichseisenbahnanlagen sich auf die Anhörung beschränkt und daß jede weitere Zuständigkeit der Landespolizeibehörden damit ausgeschlossen ist.

Die Vorschrift der Anhörung stellt dann die reichsrechtliche Bestimmung dar, die das Landesrecht bricht[89]).

Die preußische Auffassung, die dieser Sonderbestimmung die Allgemeinvorschrift des Art. 90 entgegensetzt, geht dann fehl. Ebenso läßt sich § 12 Staatsvertr. nicht mit Erfolg heranziehen. Abgesehen davon besagt § 12 a. a. O. keineswegs, daß dem Reiche nur solche Rechte zustehen sollen, die vor dem Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich den Landeseisenbahnbehörden zugestanden haben[90]).

Dieses Ergebnis wird durch folgende Erwägung noch gestützt:

Es entspricht langjähriger preußischer Verwaltungspraxis, die Beschlußfassung über die Durchführung einer

89) Art. 13 R. V.

90) R. G. Z. 107, Anh. S. 10 unten.

Eisenbahnanlage nicht sämtlichen Zweigen der Staatsverwaltung, deren Zuständigkeit berührt ist, zu überlassen, sondern diese Willensbildung einheitlich zu gestalten.

Von diesem Grundsatz machte die Rechtsprechung auf Grund des § 4 Eis. Ges. Ausnahmen zugunsten der Baupolizei. Wenn aber jetzt das neue Reichsrecht die Einheitlichkeit der Willensbildung folgerichtig herstellt, so liegt darin lediglich die Fortentwicklung[91]) des preußischen Grundsatzes.

b) § 37 Reichsbahngesetz.

Der Tatbestand des Artikels 94, Absatz 1, Satz 2 ist durch Bezugnahme in den § 37 Abs. aufgenommen. Die Vorschrift der Anhörung und ihre Auswirkungen gelten also auch im Reichsbahnrecht[92]).

Im übrigen ist die Vorschrift der endgültigen Entscheidung des Reiches nach Anhörung der Landespolizeibehörden außer im Eisenbahnbaurecht auch im Enteignungsrecht, § 38, Abs. 2, Satz 3 R.-Bahn-G. aufgestellt. Dort ist sie durch Entscheidung des Staatsgerichtshofes für das deutsche Reich vom 30. 6. 1923[93]) eindeutig zugunsten des Reiches ausgelegt.

Auch hinsichtlich der Enteignungsbefugnis, die nach Art. 90 das Reich übernommen hat, vertrat Preußen den Standpunkt, daß die bisherigen preußischen Zuständigkeiten von ihr nicht berührt würden. Das Reich hingegen nahm nach Art. 90 die Zuständigkeit für sich in Anspruch. Der Staatsgerichtshof hat den Rechtsstreit restlos zugunsten der Zuständigkeit des Reiches entschieden. Er ist dabei insbesondere von der Erkenntnis ausgegangen, daß die Reichsverfassung gerade die rechtsgestaltenden Staatsakte auch in Eisenbahnenteignungssachen den Ländern entziehen wollte. Er hat auch eine einschränkende Auslegung des § 12 Staatsvertr. abgelehnt. Es steht damit fest, daß sogar in Enteignungssachen die Zuständigkeit des Landes zugunsten des Reiches ausgeschlossen ist, soweit sich die Zuständigkeit für die Durchführung der Enteignung daraus ergibt.

---

91) Sarter-Kittel a. a. O. S. 108.

92) Sarter-Kittel a. a. O. S. 109, 236; Poetzch-Heffter a. a. O. S. 370 Bitter a. a. O. S. 334; a. M. Baltz-Fischer a. a. O. S. 227.

93) R. G. Z. 107 Anh. S. 1 ff.

Die Vorschrift der Anhörung in § 38, Abs. 2 Reichsbahngesetz wird nun nur so zu verstehen sein, daß die Zuständigkeit der Landespolizeibehörden mit ihrer Anhörung beendet ist.

Diese Auslegung des § 38 entspricht der Auffassung, die hier bezüglich der Wirkung der Anhörung nach § 37 und Art. 94 vertreten wird.

Der Staatsgerichtshof hat auch erkannt, daß seine Entscheidung weit über den Rahmen des bei ihm anhängigen Enteignungsstreites hinaus von Bedeutung ist. Er war sich des Uebergewichtes, das die Eisenbahninteressen gegenüber denen der Landespolizei dadurch erhielten, auch wohl bewußt[94]) und rechnete offenbar damit, daß seine Auslegung des Art. 90 überhaupt verallgemeinert würde.

In Absatz 5 hat der Gesetzgeber nunmehr nähere Vorschriften über das Verhältnis der Baupolizei zu Reichsbahnbauten getroffen. Die Bestimmungen des Absatz 5 sind jedoch keine Neuregelung des betreffenden Gebietes. Die grundlegende Regelung ist bereits in Art. 94 erfolgt, aus dem nach dem oben Gesagten folgt, daß nach Vornahme der Anhörung jede weitere Zuständigkeit der Baupolizei ausgeschlossen ist. Die Bestimmungen des Abs. 5 erläutern vielmehr lediglich die Wirkung der in Art. 94 vorgeschriebenen Anhörung.

Die Auslegung, die hier der Anhörung im Verhältnis zur Zuständigkeit der Baupolizei gegeben worden ist, wird authentisch bestätigt durch den Wortlaut der Neufassung des § 37, Abs. 2. Im letzten Satz des Absatzes ist dort gesagt:

> „Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen."

Die amtliche Begründung zum Entwurf der Novelle zum Reichsbahngesetz kommentiert diese Vorschrift wie folgt:

> „Inhaltlich umfaßt das Hoheitsrecht der Planfeststellung das Recht über alle von der Planfeststellung berührten öffentlichen und privaten Interessen, unbeschadet des etwaigen Rechts auf Entschädigung, aus-

94) R. G. Z. 107 Anh. S. 16.

schließlich zu entscheiden. Irgend welcher weiteren Genehmigung bedarf es nicht“ [95]).

Es ist jedoch auch hier zu betonen, daß § 37 N. R.-Bahn-G. nicht neues Recht schafft, sondern lediglich die Wirkung der Anhörung aus Art. 94 erläutert. An dieser Tatsache wird auch durch die Einbeziehung der in Absatz 2 genannten Reichsbehörden nichts geändert [96]).

Eine weitere Bestätigung der hier vertretenen Ansicht und insbesondere des Grundsatzes, daß der Gesetzgeber die Willensbildung über die Planfeststellung in einer Hand vereinigen wollte, liegt aber gerade in dieser Einbeziehung. Die Anhörung ist nunmehr auch auf gewisse Reichsbehörden ausgedehnt. Auch diese werden nur angehört. Das Reich läßt das Interesse des Eisenbahnbaues also nicht nur den polizeilichen Interessen der Länder, sondern auch seinen eigenen Polizeiinteressen vorangehen.

2. Das Ergebnis.

Das Ergebnis der hier angestellten Untersuchungen ist also folgendes:

Mit der Anhörung ist die mitwirkende Tätigkeit der Baupolizeibehörden beim Bau von Reichseisenbahnanlagen erschöpft, auch, soweit sie auf Sondergesetzen beruht. Die Baupolizeibehörden werden erforderlichenfalls angehört. Dabei ist ihnen Gelegenheit gegeben, Wünsche zu äußern, Gutachten hören zu lassen, überhaupt unter Berücksichtigung ihrer gesamten Interessen zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen [97]). Die Baupolizei hat jedoch keine Möglichkeit, die Berücksichtigung ihrer Interessen zwangsweise durchzusetzen [98]). Sie könnte zwar eine Feststellungsklage auf Grund von Artikel 19 vor dem Staatsgerichtshof erheben, und zwar durch ihre Zentralstellen. Diese Klage müßte jedoch zu demselben Ergebnis führen, wie es hier dargelegt ist.

Der Befreiung vom Landesrecht gegenüber ist der Reichsbahn in § 37, Abs. 5 die ernste Pflicht auferlegt, für

---

95) Begr. (Aend) S. 21.

96) Vgl. oben S. 20

97) Wie 92).

98) Schmelter a. a O. S. 23 ff.

Sicherheit und Ordnung ihrer Bauten in jeder Hinsicht einzustehen [99]).

Daraus folgt, daß die Reichsbahngesellschaft beim Bau von Reichseisenbahnanlagen die Interessen, die früher von der preußischen Baupolizei geschützt waren, nunmehr selbst wahrzunehmen hat.

Wenn also in Abs. 5 bestimmt ist, daß Abnahmen nicht stattfinden, so folgt daraus nicht etwa, daß die Reichsbahn davon befreit ist, ihrerseits für neugebaute Anlagen ein Verfahren anzuwenden, durch das sie sich über die Betriebssicherheit der Anlagen vergewissert [100]). Die Reichsbahn hat auch selbst dafür einzustehen, daß ihre Anlagen während des Betriebes den Anforderungen der Ordnung und Sicherheit genügen. In Art. 94 und § 37 sind jedoch die Interessen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nur grundsätzlich geschützt. Die Art der Durchführung dieses Schutzes ist dort offen gelassen.

Eine Gewähr für die Berücksichtigung der baupolizeilichen Interessen bietet schließlich auch die Entscheidung des über den Parteien stehenden Reichsverkehrsministers. Ein weiterer Schutz der öffentlichen Sicherheitsinteressen liegt in dem Aufsichtsrecht des Reichsverkehrsministers nach § 31, Ziff. 2 R.-Bahn-G.

Die hier dargelegte Befreiung der Eisenbahnanlagen vom Landesrecht gilt jedoch nur für Reichseisenbahnanlagen. Auf sonstige Bauten der Reichsbahn finden nicht § 37 und Art. 94 Anwendung, sondern die gewöhnlichen Bestimmungen des Baupolizeirechtes [101]). Hier muß die von Reichsbahnstellen vertretene Ansicht, daß auf Grund von § 37, Abs. 5 ihre sämtlichen Bauten vom Landesrecht befreit seien, abgelehnt werden. Wenn auch in Abs. 5 die allgemeine Bezeichnung „Bauten“ gebraucht ist, so ist doch zu bedenken, daß § 37 überhaupt unter dieser Ueberschrift steht und sich in den Absätzen 1—4 nur mit Reichseisenbahnanlagen beschäftigt. Nur auf diese kann daher die Vorschrift des Absatz 5 bezogen werden. Sonst hätte

99) R. G. Z. 107 Anh. S. 16.

100) Sarter-Kittel a. a. O. S. 109 IV.

101) E E 46, 53; Sarter-Kittel a. a O S. 236.

der Gesetzgeber eine Vorschrift von so weittragender Bedeutung nicht an dieser Stelle getroffen [102]).

Bezüglich der Nichtbetriebsbauten ergibt sich die Frage, ob die Vorschriften der §§ 1 D, 4 c der preußischen Einheitsbauordnung auf Bauten der Reichsbahn Anwendung finden. Die Frage ist zu bejahen.

Voraussetzung von § 1 D ist, daß die Bauten

1. für Rechnung des Reiches, und
2. unter Leitung von Baubeamten ausgeführt werden.

Das Ergebnis der ausführlichen Untersuchungen, die Schmelter [103]) hierüber angestellt hat, ist kurz folgendes:

Aus der Vorschrift des § 6, Abs. 1 R.-Bahn-G. ergibt sich, daß regelmäßig Reichsbahnbauten für Rechnung des Reiches ausgeführt werden.

Als Baubeamte im Sinne des § 1 D sind nur Beamte der dort bezeichneten Behörden anzusehen.

Die Beamten der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung waren unbestritten unmittelbare Staatsbeamte. Mit dem Uebergange der Staatseisenbahnen auf das Reich wurden auch die Eisenbahnbeamten übernommen und wurden unmittelbare Reichsbeamte [104]). Die Errichtung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" hat daran nichts geändert. Nach Erlaß des Reichsbahngesetzes ist die Eigenschaft der Reichsbahnbeamten als Baubeamten im Sinne der preußischen Einheitsbauordnung von folgenden Gründen abhängig:

Die Reichsbahngesellschaft ist eine Anstalt von öffentlich-rechtlicher Natur [105]), die staatliche Aufgaben zu erfüllen hat. Sie tritt daher als öffentlich-rechtlicher Dienstherr auf. Ihre Beamten sind zwar nicht mehr unmittelbare [106]), aber mittelbare [107]) Reichsbeamte. Die Dienststellen der Reichsbahn sind öffentliche Behörden und mittel-

---

102) Schmelter a. a. O. S. 30 f.
103) Derselbe S. 34 f.
104) Vgl. §§ 25, 12 Staatsvertr.
105) R. G. St. 59, 385.
106) § 17 Abs. 1 R. Bahn G.
107) § 17 Abs. 1 S. 2. a. a. O.

bare Reichsbehörden. Aus diesen Gründen findet gegebenenfalls § 1 D auf Bauten der Reichsbahngesellschaft Anwendung.

Für die Gebührenfrage ergibt sich folgende Regelung:

Für die Mitwirkung der Baupolizei im Anhörungsverfahren bei Reichseisenbahnanlagen sind keine Gebühren zu entrichten. Die Amtshandlungen der Baupolizei hierbei liegen im öffentlichen Interesse, nicht in dem der Reichsbahn. Sie stellen keine staatshoheitlichen Amtshandlungen dar. Insoweit vergleiche § 1, Abs. 2 des Gesetzes über die staatlichen Verwaltungsgebühren vom 29. 9. 1923 [108]) [109]). Bei der Stellung der Reichsbahnbehörden als öffentlicher Behörden finden ferner die Vorschriften des § 1, Abs. 1, Satz 2 a. a. O. Anwendung [110]). Auslagen werden nicht erstattet, da die gesamte Tätigkeit der Baupolizei in deren eigenem Interesse stattfindet.

Für Nichtbetriebsbauten der Reichsbahn gelten die gewöhnlichen Vorschriften über Gebühren und Auslagen, auch etwaige Ermäßigungen wie für fiskalische Bauten [111]).

---

108) G. S. 455.

109) Hahn a. a. O. Vorbem. S. XVIII; Schmelter a. a. O. S. 26.

110) Sarter-Kittel, a. a. O. S. 109, Anm. d.

111) Vgl. § 6 der Baupolizeigebührenordnung für die Stadt Breslau (abgedruckt bei Berger a. a. O.)

Zusammenfassung.

Die Untersuchungen im II. Teil dieser Arbeit haben also folgendes Ergebnis:

Für die Planfeststellung ist zuständig:

1. Nach Landesrecht: Der Preußische Handelsminister, zeitweise der Minister der öffentlichen Arbeiten.
2. Nach Reichsrecht: Für Reichseisenbahnen der Reichsverkehrsminister oder die Reichsbahngesellschaft. Für die sonstigen „Eisenbahnen" der Preußische Handelsminister.

Die Zuständigkeit der Baupolizei:

1. Nach Landesrecht: Die baupolizeiliche Genehmigung ist im allgemeinen durch die Planfeststellung gedeckt. Ausgenommen sind die Genehmigung und Abnahme von Hochbauten und die Genehmigungen auf Grund des Ansiedlungs- und Feld- und Forstpolizeigesetzes.
2. Nach Reichsrecht: Die Baupolizei wird nur angehört. Jede weitere Mitwirkung entfällt. Es werden keine Gebühren und Auslagen erhoben. Auf Nichtbetriebsbauten der Reichsbahn findet § 1 D der Preußischen Einheitsbauordnung Anwendung.

Anhang: Gesetzestexte

§ 4 Eis. Ges.:

Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsministerium vorbehalten.

Art. 94 R.V.:

Hat das Reich die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen übernommen, so können innerhalb dieses Gebietes neue, dem allgemeinen Verkehre dienende Eisenbahnen nur vom Reich oder mit seiner Zustimmung gebaut werden. Berührt der Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen den Geschäftsbereich der Landespolizei, so hat die Reichseisenbahnverwaltung vor der Entscheidung die Landesbehörden anzuhören.

Wo das Reich die Eisenbahnen noch nicht in seine Verwaltung übernommen hat, kann es für den allgemeinen Verkehr oder die Landesverteidigung als notwendig erachtete Eisenbahnen kraft Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Länder, deren Gebiet durchschnitten wird, jedoch unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für eigene Rechnung anlegen oder den Bau einem anderen zur Ausführung überlassen, nötigenfalls unter Verleihung des Enteignungsrechts.

Jede Eisenbahnverwaltung muß sich den Anschluß anderer Bahnen auf deren Kosten gefallen lassen.

§ 12 Staatsvertr.:

Den Reichseisenbahnbehörden stehen alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zu, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden haben.

§ 37 R.-Bahn-G.:

(1) Der Bau neuer Reichsbahnstrecken, der Erwerb bestehender Eisenbahnstrecken und die Umwandlung einer von der Gesellschaft betriebenen Hauptbahn in eine Nebenbahn und umgekehrt sind nur mit Zustimmung der Reichsregierung zulässig.

(2) Die Pläne für den Bau neuer und die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen, soweit darüber zwischen der Gesellschaft und einer Landespolizeibehörde Meinungsverschiedenheiten bestehen, sowie die Pläne für neue Reichsbahnstrecken sind von der Reichsregierung endgültig festzustellen. In diesem Falle hat die Gesellschaft die Pläne, soweit nach Art. 94, Abs. 1 der R. V. erforderlich, mit dem Gutachten der Landesbehörde, dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister vorzulegen.

(3) Die Baupläne werden von der Gesellschaft selbständig festgestellt, soweit nicht ihre Feststellung nach Abs. 2 der Reichsregierung vorbehalten ist.

(4) In allen Fällen gilt die Feststellung der Baupläne, soweit Enteignung erforderlich wird, als eine vorläufige.

(5) Die Gesellschaft hat dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördliche Abnahmen finden nicht statt.

§ 37, Abs. 2, N.R.-Bahn-G.:

(2) Berührt der Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen den Geschäftsbereich der Landespolizei, so hat die Gesellschaft vor der Feststellung der Baupläne die Landesbehörden anzuhören. Berührt der Bau oder die Veränderung den Geschäftsbereich von Reichsbehörden, auf die Aufgaben der Landespolizei übergegangen sind, so sind auch diese Reichsbehörden anzuhören. Ergibt die Anhörung, daß Meinungsverschiedenheiten zwischen der Gesellschaft und den beteiligten Landes- oder Reichsbehörden bestehen,

so sind die Pläne von der Reichsregierung endgültig festzustellen. Die Pläne für neue Reichsbahnstrecken sind stets von der Reichsregierung endgültig festzustellen. In beiden Fällen hat die Gesellschaft die Pläne und, falls die beteiligten Behörden sich gutachtlich geäußert haben, auch deren Gutachten dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister vorzulegen. Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

§ 1D preußische Einheitsbauordnung:

Bei Bauten, welche für Rechnung des Reiches, des Staates, der Gemeinden oder der weiteren Kommunalbehörden unter Leitung von Baubeamten ausgeführt werden, müssen die Bauentwürfe mit den nach § 2 erforderlichen Unterlagen in einfacher Ausfertigung vor Beginn der Bauausführung der Ortspolizeibehörde zur baupolizeilichen Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden. Eines rechnungsmäßigen Nachweises der Tragfähigkeit der Konstruktionen bedarf es bei diesen Bauten nicht.

§ 4c pr. Einheitsbauordnung:

Bei Bauten des Reiches ... bedarf es der baupolizeilichen Rohbau- und Gebrauchsabnahme nicht.

Lebenslauf

Ich bin am 7. März 1907 in Neisse O.-S. geboren. Nach dreijährigem Besuch der Volksschule war ich Schüler des Gymnasiums in Glatz, des Hindenburg-Gymnasiums in Beuthen O.-S., des Gymnasiums in Strehlen (Schlesien) und des Gymnasium Carolinum in Neisse O.-S. Dort habe ich am 6. März 1925 die Reifeprüfung bestanden. Darauf studierte ich an den Universitäten München, Greifswald und Breslau acht Semester Rechts- und Staatswissenschaft. Am 28./29. Juni 1929 habe ich die erste juristische Staatsprüfung vor der Prüfungskommission beim Oberlandesgericht in Breslau abgelegt und darauf die Ernennung zum Referendar erhalten. Seit dem 22. August 1929 bin ich dem Ausbildungsdienst, z. Zt. dem Oberlandesgericht in Breslau, überwiesen. Die mündliche Doktorprüfung habe ich am 1. Juni 1932 bestanden.

Breslau, im Juni 1932.

Norbert Thienel.

.....